Staatsblad
van het Koninkrijk der Nederlanden

Jaargang 2015

267

Besluit van 25 juni 2015 tot het vaststellen van regels over de veiligheid van bijzondere spoorwegen en tot wijziging van diverse andere besluiten in verband met een tweede tranche van uitvoeringsmaatregelen van het kabinetsstandpunt «Spoor in beweging», waaronder de vereenvoudiging van het vergunningenregime hoofdspoorwegen en de implementatie van een technische specificatie inzake interoperabiliteit (Besluit bijzondere spoorwegen)

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 15 december 2014, nr. IenM/BSK-2014/263302, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;
Gelet op de artikelen 1, eerste lid, 19, eerste lid, 27, derde lid, 32, derde lid, 35, 49, tweede en derde lid, 50, vierde lid, 51, vijfde lid, 65, eerste lid, 77, eerste lid, 87, eerste en tweede lid, en 94 van de Spoorwegwet, artikel 8 van de Winkeltijdenwet en artikel 105 van de Wet geluidhinder;
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 29 januari 2015, nr. W14.14.0467/IV);
Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van, 22 juni 2015, nr. IenM/BSK-2015/117365, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:
treinbestuurder: machinist of rangeerder;
bijzondere spoorweginfrastructuur: spoorweginfrastructuur, waarbij de spoorwegen bijzondere spoorwegen zijn;
gevaarlijke stoffen: gevaarlijke stoffen als bedoeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen;

spoorwegbeheerder: degene die een bijzondere spoorweg operationeel beschikbaar stelt;

spoorwegovergang: kruising van een bijzondere spoorweg en een weg;

sein: baken, bord, lichtsein, een aanwijzing inhoudende een ge- of verbod, een waarschuwing of een aanduiding;

trein: spoorvoertuig of samenstel van spoorvoertuigen;

vervoerder: degene die gebruik maakt of gebruik laat maken van een bijzondere spoorweg en daartoe over tractie beschikt;

wegbeheerder: een van de overheden, genoemd in de artikelen 15 tot en met 17 van de Wegenwet of, indien van toepassing, het openbaar lichaam als bedoeld in artikel 20, derde lid van de Wet personenvervoer 2000 voor zover het wegbeheer aan het openbaar lichaam is overgedragen;

wet: Spoorwegwet.

Artikel 2

1. De artikelen 1 tot en met 4, 69, 76, eerste lid, 77, 80, 86 tot en met 91 en 97 van de wet, en de artikelen 1 tot en met 19, 26 en 27 van dit besluit, zijn niet van toepassing op bijzondere spoorwegen:

a. met een nominale spoorwijdte van minder dan 500 millimeter; of

b. die zijn aan te merken als een attractie of speeltoestel als bedoeld in het Warenwetbesluit attractie- en speeltoestellen.

2. De artikelen 3, 4, 69, 76, eerste lid, 77, 80, 86 tot en met 91 en 97 van de wet en de artikelen 3 tot en met 16, 18 tot en met 19, 26 en 27 van dit besluit zijn niet van toepassing op bijzondere spoorwegen die gelegen zijn binnen een niet vrij voor het publiek toegankelijk terrein van een bedrijf.

3. De artikelen 3, 4, 69, 88 tot en met 91 en 97 van de wet en de artikelen 3 tot en met 9, 12 tot en met 17 en 26 van dit besluit zijn niet van toepassing op bijzondere spoorwegen of gedeelten daarvan waarvan de bijzondere spoorweginfrastructuur of een deel daarvan is verwijderd of die op een andere wijze voor gebruik ontoegankelijk zijn gemaakt.

HOOFDSTUK 2. VEILIG GEBRUIK VAN BIJZONDERE SPOORWEGEN

Artikel 3

1. De spoorwegbeheerder draagt er zorg voor dat de bijzondere spoorweg veilig kan worden gebruikt. Deze zorg omvat onder meer de zorg voor het onderhoud van de bijzondere spoorweginfrastructuur, de toegang tot de bijzondere spoorweg en de treindienstleiding, en houdt in ieder geval in dat hij:

a. de aan het gebruik van de bijzondere spoorweg en aan de bedrijfsvoering verbonden risico's onderkent, waaronder de geschiktheid en vakbekwaamheid van de onder zijn verantwoordelijkheid vallende personen met een veiligheidsfunctie, de aard van het vervoer over de bijzondere spoorweg en de spoorverkeersintensiteit, en

b. passende maatregelen neemt en passende voorzieningen treft om deze risico's te beheersen.

2. De spoorwegbeheerder beschrijft en documenteert de risico's, de maatregelen en de voorzieningen, bedoeld in het eerste lid, onder a en b.

3. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over de beschrijving en documentatie, bedoeld in het tweede lid.

Artikel 4

1. De vervoerder draagt zorg voor het veilig gebruik van de bijzondere spoorweg en voor de veiligheid van de personen die hij vervoert en die in- of uit de trein stappen. Deze zorg houdt in ieder geval in dat hij:

a. de aan het gebruik van de bijzondere spoorweg en aan de bedrijfsvoering verbonden risico's onderkent, waaronder de geschiktheid en vakbekwaamheid van de onder zijn verantwoordelijkheid vallende personen met een veiligheidsfunctie, en

b. passende maatregelen neemt en passende voorzieningen treft om deze risico's afdoende te beheersen.

2. De vervoerder beschrijft en documenteert de risico's, de maatregelen en de voorzieningen, bedoeld in het eerste lid, onder a en b.

3. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over de beschrijving en documentatie, bedoeld in het tweede lid.

4. De vervoerder doet voor het vertrek van de betrokken trein mededeling aan de spoorwegbeheerder en de treinbestuurder van het UN-nummer en het gevaarsidentificatienummer van gevaarlijke stoffen, bedoeld in de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen, indien dergelijke stoffen worden vervoerd en van de plaats waar deze zich in de trein bevinden.

5. Het is de vervoerder verboden een trein te doen vertrekken indien niet aan het vierde lid is voldaan.

6. De spoorwegbeheerder kan naar aanleiding van een mededeling als bedoeld in het vierde lid in het belang van een veilig en ongestoord gebruik van de bijzondere spoorweg aan de vervoerder aanwijzingen inzake dat gebruik geven.

7. De vervoerder is verplicht de aanwijzingen, bedoeld in het zesde lid, op te volgen.

Artikel 5

1. De treindienstleider, bedoeld in artikel 2 van het Besluit spoorwegpersoneel 2011, oefent een veiligheidsfunctie uit.

2. Een veiligheidsfunctie wordt slechts uitgeoefend door een persoon die de leeftijd van achttien jaar heeft bereikt.

3. Onze Minister kan ontheffing van het tweede lid verlenen voor 16- en 17 jarige personen indien er geen gevaar voor personen of ander treinverkeer kan ontstaan. De ontheffing kan onder beperkingen worden gegeven. Aan de ontheffing kunnen voorschriften in het belang van de veiligheid worden verbonden.

4. Onze Minister kan een ontheffing als bedoeld in het derde lid, wijzigen of intrekken:

a. indien gehandeld wordt in strijd met de voorschriften of beperkingen, bedoeld in het derde lid;

b. bij gewijzigde omstandigheden.

Artikel 6

1. De spoorwegbeheerder regelt het spoorverkeer door seinen, indien hij dit noodzakelijk acht om de veiligheid van het spoorverkeer te borgen.

2. In elk geval wordt het spoorverkeer geregeld door seinen:

a. op delen van de bijzondere spoorweg waar de toegestane maximumsnelheid meer dan 30 kilometer per uur bedraagt; en

b. bij beweegbare bruggen.

3. De treinbestuurder die gebruik maakt van een bijzondere spoorweg of daarvan gebruik gaat maken neemt de voor hem bestemde seinen in acht.

Artikel 7

1. Treinen zijn ’s nachts, bij mistig weer en bij slecht zicht voldoende zichtbaar door, gelet op de rijrichting, te zijn voorzien van ten minste een wit of geel stralend licht aan de voorzijde en een rood stralend licht aan de achterzijde van het voertuig waarvan de bewegende kracht uitgaat.
2. In afwijking van het eerste lid is een trein ’s nachts, bij mistig weer of slecht zicht tijdens het rangeren voorzien van ten minste een wit, geel of rood stralend licht aan de voorzijde, gelet op de rijrichting.
3. Het is verboden gebruik te maken van de bijzondere spoorweg als niet is voldaan aan het eerste of tweede lid.
4. In afwijking van het derde lid mag de treinbestuurder in geval van defecte verlichting aan de voorzijde van de trein doorrijden tot het eindpunt van de rit:

a. met zodanige snelheid dat het voor de bestuurder mogelijk is de trein tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover de treinbestuurder de bijzondere spoorweg kan overzien en waarover deze vrij is, en

b. wanneer bij de nadering van een spoorwegovergang een geluidssignaal gegeven wordt.

5. Onder rangeren wordt in dit artikel verstaan het splitsen of opnieuw samenvoegen van treinen, dan wel in een bepaalde volgorde op een spoor of naar andere sporen manoeuvreren.

Artikel 8

1. De maximumsnelheid op bijzondere spoorwegen is 30 kilometer per uur.
2. Onze Minister kan voor een bijzondere spoorweg of een gedeelte daarvan, op aanvraag van de spoorwegbeheerder, ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste lid door een hogere toegestane maximumsnelheid te bepalen, indien dit de veiligheid van het spoorverkeer niet nadelig beïnvloedt. Indien de bijzondere spoorweg kruist of samenloopt met een voor het openbaar verkeer openstaande weg wordt de wegbeheerder gehoord. De ontheffing kan onder beperkingen worden gegeven. Aan de ontheffing kunnen voorschriften in het belang van de veiligheid worden verbonden.
3. Onze Minister kan voor een bijzondere spoorweg of een gedeelte daarvan, in het belang van het veilig spoorverkeer of, indien de bijzondere spoorweg kruist of samenloopt met voor het openbaar verkeer openstaande wegen, in het belang van het veilig wegverkeer, een lagere toegestane maximumsnelheid vaststellen. De spoorwegbeheerder wordt gehoord, en indien de bijzondere spoorweg kruist of samenloopt met voor het openbaar verkeer openstaande wegen, wordt de wegbeheerder gehoord.
4. Onze Minister kan een ontheffing als bedoeld in het tweede lid, wijzigen of intrekken:

a. indien gehandeld wordt in strijd met de voorschriften of beperkingen, bedoeld in het tweede lid;

b. bij gewijzigde omstandigheden.

5. Het is verboden om met een hogere snelheid over een bijzondere spoorweg te rijden dan de in het eerste, tweede of derde lid bedoelde toegestane maximumsnelheid, of te handelen in strijd met de beperkingen en voorschriften, bedoeld in het tweede lid.

Artikel 9

Onverminderd artikel 8 is het verboden gebruik te maken van een bijzondere spoorweg met een snelheid die niet in overeenstemming is met het remvermogen van de trein, of met de eigenschappen van de bijzondere spoorweginfrastructuur.

HOOFDSTUK 3. BESCHERMING VAN BIJZONDERE SPOORWEGEN

Artikel 10

1. Het is verboden om:
a. in te grijpen in de bediening of de werking van installaties van de bijzondere spoorweginfrastructuur;
b. de bijzondere spoorweginfrastructuur of delen daarvan te verwijderen, beschadigen, wijzigen of er voorwerpen of vloeistoffen op, naast, boven of onder te plaatsen;
c. dieren te drijven of te laten lopen dan wel zich te bevinden op of langs delen van een bijzondere spoorweg die niet zijn gelegen in een spoorwegovergang of samenlopen met een voor het openbaar verkeer openstaande weg, tenzij de spoorwegbeheerder toestemming heeft gegeven.
2. Het eerste lid is niet van toepassing voor zover de handelingen worden verricht ten behoeve van de rechtmatige uitoefening van beheerstaken als bedoeld in artikel 3, vervoer als bedoeld in artikel 4, of toezicht als bedoeld in de wet.

Artikel 11

1. Het is verboden binnen een bij ministeriële regeling te bepalen afstand van een bijzondere spoorweg op, in, naast, boven of onder de bijzondere spoorweg leidingen, werken, andere inrichtingen of beplantingen aan te brengen, te doen aanbrengen, of te hebben, te graven, bouwwerken op te richten, dan wel daarmee verband houdende werkzaamheden uit te voeren of te doen uitvoeren.
2. Het eerste lid is niet van toepassing voor zover de handelingen worden verricht ten behoeve van de rechtmatige uitoefening van beheerstaken als bedoeld in artikel 3, vervoer als bedoeld in artikel 4, of toezicht als bedoeld in de wet.
3. De afstand, bedoeld in het eerste lid, kan voor verschillende activiteiten en voor verschillende categorieën van bijzondere spoorwegen verschillend worden vastgesteld.
4. Onze Minister kan op aanvraag ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste lid, indien dit de veiligheid van het spoorverkeer niet in gevaar brengt of kan brengen. De ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. Aan de ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.
5. Het is verboden te handelen in strijd met de beperkingen en voorschriften, bedoeld in het vierde lid.

HOOFDSTUK 4. SPOORWEGOVERGANGEN EN BRUGGEN

Artikel 12

1. Spoorwegovergangen gelegen in voor het openbaar verkeer openstaande wegen worden door de spoorwegbeheerder voorzien van aan iedere rechterzijde van de weg geplaatste Andreaskruisen volgens model J12 of J13 van bijlage 1 van het RVV 1990.
2. Het eerste lid geldt niet voor spoorwegovergangen waarover minder dan eenmaal per week een trein rijdt.

Artikel 13

1. De spoorwegbeheerder kan, Onze Minister gehoord, een overweg als bedoeld in artikel 1 van het RVV 1990, beveiligen.

2. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over de wijze van beveiliging, bedoeld in het eerste lid.

Artikel 14

1. Daar waar een bijzondere spoorweg samenloopt met voor het openbaar verkeer openstaande weg, is de treinbestuurder van een trein verplicht:

a. snelheid te verminderen en te stoppen als de veiligheid van het verkeer dat verlangt;

b. weggebruikers voor te laten gaan;

c. de aanwijzingen 1 tot en met 7 van bijlage 2, behorende bij het RVV 1990, op te volgen; en

d. aan de weggebruikers de voor het rijden van de trein en voor de veiligheid van het verkeer benodigde stoptekens, bedoeld in artikel 82, vierde lid, van het RVV 1990, en andere aanwijzingen te geven.

2. De stoptekens en aanwijzingen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel d, mogen ook worden gegeven door een begeleider van een trein.

Artikel 15

1. Bij spoorwegovergangen waar bijzondere spoorwegen met niet voor het openbaar verkeer openstaande wegen kruisen, verlenen weggebruikers voorrang aan treinen. De gehele spoorwegovergang wordt daarbij vrij gelaten.

2. Het is weggebruikers verboden een spoorwegovergang als bedoeld in het eerste lid op te gaan indien:

a. het niet mogelijk is deze spoorwegovergang onmiddellijk te passeren en de spoorwegovergang geheel vrij te maken;

b. door de treinbestuurder of de begeleider van de trein een stopteken als bedoeld in artikel 82, vierde lid, van het RVV 1990 wordt getoond.

3. Artikel 14, eerste lid, onderdeel d, en tweede lid, zijn van overeenkomstige toepassing.

Artikel 16

Op een beweegbare brug die uitsluitend bestemd is voor het gebruik door spoorvoertuigen, gelegen in een bijzondere spoorweg, zijn de artikelen van 25 en 26 van het Besluit hoofdspoorweginfrastructuur van overeenkomstige toepassing.

HOOFDSTUK 5. HANDHAVING EN OVERIGE BEPALINGEN

Artikel 17

1. De spoorwegbeheerder doet onverwijld melding aan Onze Minister van incidenten en ongevallen waardoor de veiligheid van het spoorverkeer of van de daarbij betrokken personen in gevaar is gebracht of in gevaar gebracht had kunnen worden, waaronder in elk geval de incidenten en ongevallen die resulteren in een dodelijke afloop, blijvend letsel of een ziekenhuisopname.

2. Bij de melding worden in elk geval de aard en omvang van het incident of het ongeval vermeld.

3. De melding wordt niet gedaan indien er reeds een melding over het incident of ongeval is gedaan overeenkomstig een andere wet en het incident of ongeval heeft plaatsgevonden binnen een niet voor het publiek vrij toegankelijk terrein van een bedrijf.

Artikel 18

Overtreding van het gestelde in de artikelen 3, 4, 6, tweede en derde lid, 7, derde lid, 8, vijfde lid, 11, eerste en vijfde lid, of 14, eerste lid, is een overtreding waarvoor een bestuurlijke boete kan worden opgelegd als bedoeld in artikel 77, eerste lid, van de wet.

Artikel 19

1. Overtreding van het gestelde in de artikelen 10, eerste lid, onderdeel c, of 15 vormt een strafbaar feit in de zin van artikel 87, eerste lid, van de wet.
2. Overtreding van het gestelde in artikel 10, eerste lid, onderdelen a of b, vormt een strafbaar feit in de zin van artikel 87, tweede lid, van de wet.

HOOFDSTUK 6. WIJZIGING VAN ANDERE BESLUITEN

Artikel 20

Het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 16, vierde lid, wordt «hoofdspoorweginfrastructuur» vervangen door: hoofdspoorwegen.

B

Na artikel 16a worden drie artikelen ingevoegd:

Artikel 16b

Vrijgesteld van de verplichting te beschikken over een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 27, tweede lid, onderdeel b, van de wet is een spoorwegonderneming die:
a. gebruik maakt van een bijzondere spoorweg die aansluit op een hoofdspoorweg en, gezien vanuit die bijzondere spoorweg, enkel gebruik maakt van het gedeelte van die hoofdspoorweg tot aan het eerste aan die hoofdspoorweg gelegen station als bedoeld in artikel 26, derde lid, van de wet;
b. van de spoorwegen bedoeld in onderdeel a, enkel gebruik maakt met historische spoorvoertuigen;
c. een veiligheidsbeheersysteem toepast dat voldoet aan artikel 16a, eerste lid, onderdelen a tot en met e, en tweede lid, en aan bij ministeriële regeling te stellen regels; en
d. aan Onze Minister heeft gemeld dat wordt voldaan aan de eisen, bedoeld in de onderdelen a, b en c.

Artikel 16c

Vrijgesteld van de verplichting te beschikken over een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 27, tweede lid, onderdeel b, van de wet is een spoorwegonderneming die:
a. enkel gebruik maakt van een hoofdspoorweg als bedoeld in bijlage 2 behorende bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen, voor zover die niet door lichtseinen is beveiligd, en enkel van het gedeelte van die hoofdspoorweg tot aan het eerste S-bord, gezien vanuit het terrein van het bedrijf dat is aangesloten op die hoofdspoorweg;

b. op de hoofdspoorwegen, bedoeld in onderdeel a, uitsluitend:

1°. treinen splitst, opnieuw samenvoegt, aan- en afkoppelt, begeleidt, samenstelt, in een bepaalde volgorde manoeuvreert of een remproef uitvoert in het kader van het gereed maken voor vervoer of volgend op het vervoer door een spoorwegonderneming die beschikt over een geldig veiligheidscertificaat,

2°. treinen opstelt voor het laden en lossen of in afwachting daarvan;

c. een veiligheidsbeheersysteem toepast dat voldoet aan artikel 16a, eerste lid, onderdelen a tot en met e, en tweede lid, en aan bij ministeriële regeling te stellen regels; en

d. aan Onze Minister heeft gemeld dat wordt voldaan aan de eisen, bedoeld in de onderdelen a, b en c.

Artikel 16d

1. Als hoofdspoorwegen als bedoeld in artikel 32, derde lid, van de wet worden aangewezen:

a. Maastricht (Visé)- Belgische grens;

b. Roosendaal – Belgische grens;

c. Terneuzen – Belgische grens;

d. Bad Nieuweschans- Duitse grens;

e. Enschede – Duitse grens; en

f. Venlo – Duitse grens.

2. Een gelijkstelling als bedoeld in artikel 32, derde lid, van de wet, geldt voor een spoorwegonderneming:

a. die enkel gebruik maakt van hoofdspoorwegen als aangewezen in het eerste lid;

b. waarvan het veiligheidsbeheersysteem, bedoeld in artikel 32 van de wet, het gebruik van een hoofdspoorweg als bedoeld in het eerste lid beschrijft; en

c. die aan Onze Minister heeft gemeld dat wordt voldaan aan eisen, bedoeld in de onderdelen a en b.

C

Na artikel 20 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 20a

Na de inwerkingtreding van artikel 20, onderdeel B, van het Besluit bijzondere spoorwegen, berust de Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen mede op de artikelen 16, eerste lid, 16b, onderdeel c, en 16c, onderdeel c, en 18 van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen.

Artikel 21

Artikel 1.1, eerste lid, onderdeel c, van het Besluit geluidhinder komt te luiden:

c. *spoorwegexploitant:* beheerder als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Spoorwegwet, beheerder als bedoeld in de artikel 1 van de Wet lokaal spoor, spoorwegbeheerder als bedoeld in artikel 1 van het Besluit bijzondere spoorwegen, dan wel de opdrachtgever tot aanleg, wijziging of vervanging van een hoofdspoorweg of bijzondere spoorweg als bedoeld artikel 1, eerste lid, van de Spoorwegwet, of een lokale spoorweg als bedoeld in artikel 1 van de Wet lokaal spoor;.

Artikel 22

Het Besluit spoorweginfrastructuur wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel b vervalt.

2. Onder verwijdering van de aanduidingen van de onderdelen, worden de onderdelen in alfabetische volgorde geplaatst.

B

Het opschrift van paragraaf 7 komt te luiden:

§ 7. Begrenzing van de hoofdspoorweg

C

Artikel 21 komt te luiden:

Artikel 21

1. De begrenzing van de hoofdspoorweg en de daarnaast gelegen gronden wordt aan weerszijden gevormd door een lijn liggend op een afstand van:

a. elf meter bij een hoofdspoorweg op maaiveldniveau, gemeten vanaf het hart van het buitenste spoor, zijnde een denkbeeldige lijn in de lengterichting van het spoor midden tussen beide spoorstaven;

b. zes meter bij een hoofdspoorweg in ingraving, gemeten uit de bovenzijde van de ingraving;

c. zes meter bij een hoofdspoorweg in ophoging, gemeten uit de teen van het talud;

d. dertig meter bij een hoofdspoorweg in een tunnel, gemeten vanaf de buitenste wand van de tunnel;

e. dertig meter bij een hoofdspoorweg op een brug of op een viaduct, gemeten vanaf de buitenste rand van de constructie;

f. veertien meter bij een hoofdspoorweg gemeten vanaf het hart van het buitenste spoor, indien het betreft het hebben of opslaan van licht ontvlambare stoffen, bedoeld in artikel 19, eerste lid, onderdeel d, van de wet.

2. Indien bij een hoofdspoorweg in ingraving of in ophoging de afstand tussen het hart van het buitenste spoor en de bovenkant van de ingraving of teen van het talud minder bedraagt dan vijf meter, wordt de begrenzing vastgesteld overeenkomstig het eerste lid, onderdeel a.

3. Bij besluit van Onze Minister kan, gehoord de beheerder, met het oog op de bescherming van de fysieke integriteit van de hoofdspoorwegen en in het belang van een veilig en ongestoord gebruik daarvan, een begrenzing worden vastgesteld die afwijkt van het eerste of tweede lid.

4. In afwijking van het eerste lid, onderdeel a, wordt de begrenzing van een deel van de hoofdspoorwegen die uitsluitend bestemd zijn voor het verrichten van goederenvervoer ten behoeve van de lokale ontsluiting van haven- en industriegebieden, gevormd door een lijn liggend op een afstand van drie meter op maaiveldniveau, gemeten vanaf het hart van het buitenste spoor. Wanneer op grond van artikel 2, eerste lid, of 124, eerste lid, van de wet een spoorweg wordt aangewezen als hoofdspoorweg, wordt daarbij bepaald of de hoofdspoorweg onder het bereik van dit lid valt.

D

De artikelen 22 tot en met 24 en 29 vervallen.

E

In artikel 30 wordt de zinsnede «Besluit spoorweginfrastructuur» vervangen door: Besluit hoofdspoorweginfrastructuur.

Artikel 23

Het Besluit spoorverkeer wordt als volgt gewijzigd:

A

De artikelen 2, 4, 5, 6, 7, 12, 23, 26, 37, 39 en 42 vervallen.

B

De paragraafopschriften van § 3 tot en met § 11 vervallen.

C

De artikelen worden vernummerd overeenkomstig onderstaande tabel en worden geplaatst in nummervolgorde:

Artikel:	wordt vernummerd tot:
3	16
8	25
8a	18
9	19
10	20
11	17
13	4
14	5
15	6
16	21
17	22
18	7
19	8
19a	9
20	36
21	37
22	26
25	12
27	14
28	29
29	31
30	32
31	33
32	34
33	27
34	11
35	28
36	3
38	35
39a	41
39b	42
40	38
41	39
41a	40
43	45

D

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt een «1» geplaatst.

1. In het eerste lid (nieuw) worden onder verwijdering van de aanduidingen van de onderdelen, de onderdelen in alfabetische volgorde geplaatst.

2. Aan het slot van de uitleg bij het onderdeel «*sein*» wordt de punt vervangen door een puntkomma en aan het slot van de uitleg bij het onderdeel «*wet*» wordt de puntkomma vervangen door een punt.

3. In de alfabetische volgorde in het eerste lid worden twee begripsomschrijvingen ingevoegd, luidende:
proefrit: rit met een of meerdere toegelaten materieeleenheden waarbij een nieuw of gewijzigd component in, dan wel een functie van een (deel van een) materieeleenheid of een deel daarvan, het rijden of anderszins in gebruik zijn wordt beproefd op prestatie, functie of correct functioneren;
TSI Exploitatie en verkeersleiding: Besluit 2012/757 van de Commissie van 14 november 2012 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Beschikking 2007/756/EG (PbEU 2012, L 345);.

4. In het eerste lid vervallen de onderdelen «*hogesnelheidsspoorwegsysteem*», «locomotief» en «*spoorwegemplacement*» en de daarbij behorende uitleg.

5. De uitleg bij het onderdeel «treinstel» komt te luiden:
treinstel: spoorvoertuig met eigen voortbeweginginrichting, bestemd voor het vervoer van personen en goederen, niet zijnde een spoorvoertuig met eigen voortbeweginginrichting, hoofdzakelijk bestemd en ingericht om andere spoorvoertuigen voort te bewegen;.

E

Na het paragraafopschrift van paragraaf 2 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 2

1. Bij de uitoefening van de verkeersleiding, bedoeld in artikel 16, eerste lid, onderdeel c, van de wet, handelt de beheerder overeenkomstig de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding.
2. De beheerder wijst treinnummers toe aan elke trein en zorgt ervoor dat dit nummer bij de spoorwegonderneming of beheerder die de trein gebruikt bekend is, overeenkomstig de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding.

F

In het tweede lid van artikel 3 (nieuw) wordt «zonder toestemming» vervangen door: zonder voorafgaande toestemming.

G

Artikel 4 (nieuw) wordt als volgt gewijzigd:

1. In het vierde lid wordt «spoorweginfrastructuur» vervangen door: hoofdspoorweginfrastructuur.

2. Het vijfde lid vervalt.

H

In artikel 5 (nieuw) wordt het woord «spoorweginfrastructuur» telkens vervangen door: hoofdspoorweg.

I

Artikel 7 (nieuw) wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt de zinsnede «op een hoofdspoorweg een proefrit uit te voeren of te doen uitvoeren» vervangen door: van een hoofdspoorweg gebruik te maken of gebruik te laten maken voor een proefrit.

2. In het tweede lid wordt de zinsnede «op een hoofdspoorweg in het hogesnelheidsspoorwegsysteem een proefrit uit te voeren of te doen uitvoeren» vervangen door: van een hoofdspoorweg in het hogesnelheidsspoorwegsysteem gebruik te maken of gebruik te laten maken voor een proefrit.

J

In artikel 8 (nieuw) wordt «draagt zorg ervoor» vervangen door: zorgt ervoor.

K

Na artikel 9 (nieuw) worden een paragraafopschrift en een artikel ingevoegd, luidende:

§ 3. Treinsamenstelling

Artikel 10

1. De spoorwegonderneming stelt treinen samen, zoals bedoeld in de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding, en stelt hiervoor voorschriften en procedures op.
2. Onverminderd het eerste lid is het verboden met een spoorvoertuig van een hoofdspoorweg gebruik te maken dan wel te laten gebruiken indien de lading daarvan buiten het bij ministeriële regeling vastgestelde omgrenzingprofiel voor spoorvoertuigen uitsteekt.
3. Onverminderd artikel 38 is het tweede lid niet van toepassing indien:
a. de afmetingen van de lading blijven binnen het bij ministeriële regeling vastgestelde profiel;
b. aan de beheerder voorafgaande aan dat gebruik daarvan melding is gedaan; en
c. de door de beheerder in het belang van een veilig en ongestoord verkeer op de hoofdspoorweg gegeven aanwijzingen worden opgevolgd.
4. Degene aan wie de aanwijzingen zijn gegeven is verplicht deze op te volgen.
5. Het is verboden met een spoorvoertuig van een hoofdspoorweg gebruik te maken dan wel te laten gebruiken tenzij de lading daarvan zodanig is vastgezet of afgedekt, dat deze tijdens het rijden de veiligheid van het spoorverkeer op de hoofdspoorweg, van de betrokken trein of van de omgeving niet in gevaar brengt of kan brengen.

L

Artikel 11 (nieuw) wordt als volgt gewijzigd:

1. De zinsnede «te rijden of te doen of te laten rijden» wordt vervangen door: te gebruiken dan wel te laten gebruiken.

2. De zinsnede «met een trein» wordt vervangen door: een trein.

M

In artikel 12 (nieuw) wordt de zinsnede «over een hoofdspoorweg te vervoeren of te doen vervoeren» vervangen door: op een hoofdspoorweg te gebruiken of te laten gebruiken.

N

Artikel 13 (nieuw) komt te luiden:

Artikel 13

1. De spoorwegonderneming draagt zorg voor stralende verlichting van treinen en voor het aanbrengen van schilden op die treinen, overeenkomstig de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding.
2. De spoorwegonderneming draagt zorgt er voor dat de bestuurder het toestel voor het afgeven van geluidssignalen te allen tijde kan bedienen.
3. In afwijking van het eerste lid mag de stralende verlichting geel zijn bij een trein waarvan het spoorvoertuig aan de voorzijde een spoorvoertuig is als bedoeld in artikel 41, of waarvoor een ontheffing is afgegeven op grond van artikel 36, eerste of tiende lid, van de wet.

O

In artikel 14 (nieuw), tweede lid, onderdeel b, wordt «nimmer sneller dan 40 km/h» vervangen door: niet sneller dan 40 kilometer per uur.

P

Na artikel 14 (nieuw) worden een paragraafopschrift en een artikel ingevoegd, luidende:

§ 4. Veilig vertrek en vervoer

Artikel 15

1. De spoorwegonderneming stelt de procedures vast voor het veilig vertrek van een trein waarmee in haar opdracht aan het spoorverkeer op de hoofdspoorweg wordt deelgenomen als bedoeld in de geldende bepalingen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding.
2. De in het eerste lid genoemde procedures hebben in elk geval betrekking op:
a. het functioneren van de veiligheidsapparatuur; en
b. de controles en testen om te waarborgen dat elk vertrek van een trein veilig verloopt.
3. Het eerste en tweede lid zijn van overeenkomstige toepassing op elke wijziging tijdens de rit van de samenstelling van een trein waarmee goederen worden vervoerd.
4. Het eerste en tweede lid zijn van overeenkomstige toepassing na wisseling van de bestuurder, en na wisseling van de cabine van de bestuurder in verband met een verandering van de rijrichting van de trein.
5. Het is de spoorwegonderneming verboden een trein te laten vertrekken als de procedures genoemd in het eerste lid, niet in acht zijn genomen.

Q

Artikel 17 (nieuw) wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding «2.» geplaatst.

2. Het eerste lid komt te luiden:
1. De spoorwegonderneming draagt zorg voor het veilig vervoer van goederen en personen op het moment van vertrek en tijdens het rijden van de trein, als bedoeld in de geldende paragrafen in de TSI Exploitatie en verkeersleiding.

R

Artikel 19 (nieuw) wordt als volgt gewijzigd:

1. «Onverminderd artikel 8a» wordt vervangen door: Onverminderd artikel 18.

2. Onder vernummering van het tweede tot het derde lid, wordt een lid ingevoegd:
2. De spoorwegonderneming waarborgt dat de trein over voldoende remvermogen beschikt.

S

Artikel 20 (nieuw) wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid:
a. wordt «artikel 8a» vervangen door: artikel 18; en
b. vervalt in onderdeel c, de zinsnede «als bedoeld in artikel 64 van de wet».

2. In het tweede lid:
a. wordt «artikel 8a en artikel 9» vervangen door: artikel 18 en 19; en
b. wordt «40 km/h» vervangen door: 40 kilometer per uur.

T

Artikel 21 (nieuw) wordt als volgt gewijzigd:

1. De zinsnede «het Reglement van verkeersregels en verkeerstekens 1990» wordt telkens vervangen door: RVV 1990.

2. In onderdeel a van het eerste lid wordt de zinsnede «en zonodig te stoppen» vervangen door: en zo nodig te stoppen.

U

Na artikel 22 (nieuw) worden een paragraafopschrift ingevoegd, luidende:

§ 5. Informatieverplichtingen en communicatie

V

De artikelen 23 en 24 komen te luiden:

Artikel 23

1. De beheerder verstrekt tijdig actuele informatie aan de bestuurder overeenkomstig de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding.
2. De spoorwegonderneming verstrekt tijdig de informatie aan de bestuurder en ander personeel, die zij nodig hebben om hun werkzaamheden te verrichten, overeenkomstig de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding.

Artikel 24

1. De bestuurder, het overige personeel van een trein en de beheerder communiceren veiligheidsberichten onderling tijdens het gebruik overeenkomstig de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding.
2. De documenten over de communicatie van veiligheidsberichten worden opgesteld door de beheerder, overeenkomstig de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding.

W

Artikel 25 (nieuw) komt te luiden:

Artikel 25

1. De beheerder en de spoorwegonderneming verstrekken elkaar tijdig informatie overeenkomstig de geldende paragrafen en aanhangsels van de TSI Exploitatie en verkeersleiding.
2. Het is de spoorwegonderneming verboden een trein te doen vertrekken indien de gegevens vereist voor het veilig en efficiënt gebruik van hoofdspoorwegen niet aan de beheerder zijn verstrekt conform de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding.

X

Na artikel 25 wordt een paragraafopschrift ingevoegd, luidende:

§ 6. Verplichtingen bij onregelmatigheden

Y

Artikel 26 (nieuw) komt te luiden:

Artikel 26

1. De beheerder en de spoorwegondernemingen stellen, overeenkomstig de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding, procedures en maatregelen vast, die zij publiceren, en hanteren bij gestoord bedrijf, incidenten, noodsituaties en bij het herstel van het veilige en ongestoorde treinverkeer.
2. De beheerder en de spoorwegonderneming registeren en bewaren de in de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding genoemde gegevens over de rit van een trein, overeenkomstig de geldende paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding. Het doel hiervan is systematische controles ter voorkoming van incidenten en noodsituaties als bedoeld in het eerste lid te ondersteunen, de identiteit van de bestuurder, treinen en infrastructuur in de periode rondom een incident of ongeval te bepalen, en de prestaties van de bestuurder en het

tractievoertuig te kunnen achterhalen, als bedoeld in de geldende bepalingen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding.

3. De beheerder kan bij gestoord bedrijf, incidenten of noodsituaties aan de bestuurder of andere personen die deelnemen aan het spoorverkeer, aanwijzingen geven inzake het veilig en ongestoord gebruik van de hoofdspoorweg. Deze personen zijn verplicht deze aanwijzingen op te volgen.

4. De in het eerste lid bedoelde maatregelen houden in elk geval in dat de beheerder een noodplan opstelt dat voldoet aan artikel 54, eerste lid, van richtlijn 2012/34/EU.

5. De spoorwegonderneming doet onverwijld melding aan Onze Minister van storingen of andere onregelmatigheden die een veilig en ongestoord gebruik van de hoofdspoorweg in gevaar brengen of kunnen brengen, voor zover deze een trein betreffen waarmee in haar opdracht gebruik wordt gemaakt van de hoofdspoorweg.

Z

Na artikel 28 (nieuw) wordt een paragraafopschrift ingevoegd, luidende:

§ 7. Gebruik van hoofdspoorwegen uitsluitend binnen spoorwegemplacementen

AA

Artikel 29 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder verwijdering van de aanduidingen van de onderdelen van artikel 29 (nieuw), worden de onderdelen in alfabetische volgorde geplaatst.

2. In de alfabetische volgorde wordt een onderdeel ingevoegd:

spoorwegemplacement: op grond van artikel 30 aangewezen deel van de hoofdspoorweg.

BB

Artikel 30 (nieuw) komt te luiden:

Artikel 30

Bij ministeriële regeling worden delen van hoofdspoorwegen aangewezen als spoorwegemplacementen.

CC

Artikel 31 (nieuw) komt te luiden:

Artikel 31

De artikelen 13, 14 en 16, met uitzondering van het eerste lid, aanhef en onderdeel c, zijn niet van toepassing bij rangeren en parkeren.

DD

Artikel 32 (nieuw) wordt als volgt gewijzigd:

1. De zinsnede «bij het gebruik van een hoofdspoorweg uitsluitend binnen een spoorwegemplacement» vervalt.

2. De zinsnede «40 km/h» wordt vervangen door: 40 kilometer per uur.

EE

Artikel 34 (nieuw) wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «Een locomotief en een trein zijn» vervangen door: Een trein is.

2. In tweede lid wordt: «een locomotief of een trein op een hoofdspoorweg binnen een spoorwegemplacement» vervangen door: een trein.

FF

Na artikel 34 (nieuw) wordt een paragraafopschrift ingevoegd, luidende:

§ 8. Overige bepalingen

GG

In artikel 35 (nieuw) wordt de zinsnede «de artikelen 4, derde lid, 5, derde lid, 12, tweede lid, onderdeel c, 13, tweede lid, 15, tweede lid, 18, tweede lid, 22, tweede lid, en 23, derde lid.» vervangen door: de artikelen 4, tweede lid, 6, tweede lid, 7, tweede lid, 10, derde lid, onderdeel c, en 26, tweede lid.

HH

Artikel 37 (nieuw), eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. De zinsnede «als bedoeld in artikel 64 van de wet,» vervalt.

2. De zinsnede «krachtens artikel 20» wordt vervangen door: krachtens artikel 36.

II

Artikel 38 (nieuw) wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt de zinsnede «artikel 34» vervangen door: artikel 11.

2. De zinsnede «de artikelen 24, tweede lid en 25» wordt telkens vervangen door: artikel 12.

JJ

Na artikel 38 (nieuw) worden een paragraafopschrift en twee artikelen ingevoegd, luidende:

§ 9. Handhaving

Artikel 39

Overtreding van de artikelen 22 en 27 vormt een strafbaar feit in de zin van artikel 87, eerste lid, van de wet.

Artikel 40

Overtreding van de artikelen 3, 4, eerste en derde lid, 5, eerste en derde lid, 6, eerste en derde lid, 7, eerste, derde en vierde lid, 8, 10, eerste, tweede, vierde en vijfde lid, 11, 12, eerste lid, 13, 14, derde lid, 15, vijfde lid, 16, derde lid, 17, 18, 19, eerste lid, 20, eerste en tweede lid, 21, 24, 25, tweede lid, 26, eerste, derde, vierde en vijfde lid, 28, 32, 33, 37 en 38, vierde lid, vormt een beboetbaar feit in de zin van artikel 77, eerste lid, van de wet.

KK

Na artikel 40 wordt een paragraafopschrift ingevoegd, luidende:

§ 10. Overgangsrecht

LL

In artikel 42, derde lid, (nieuw) wordt de zinsnede «bedoeld in artikel 8, vierde lid» vervangen door: bedoeld in artikel 8, vijfde lid.

MM

Na artikel 42 (nieuw) worden achtereenvolgens een artikel, een paragraafopschrift en een artikel ingevoegd:

Artikel 43

Na de inwerkingtreding van artikel 23 van het Besluit bijzondere spoorwegen berust de Regeling spoorverkeer op de artikelen 9, 10, 12, 19, 30, 35, 36 en 37 van het Besluit spoorverkeer.

§ 11. Slotbepalingen

Artikel 44

1. Een wijziging van de TSI Exploitatie en verkeersleiding gaat voor de toepassing van dit besluit gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijziging uitvoering moet zijn gegeven.
2. Van een wijziging van de TSI Exploitatie en verkeersleiding wordt mededeling gedaan in de Staatscourant.

Artikel 24

Het Besluit spoorwegpersoneel 2011 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt het begrip «TSI Exploitatie» en de daarbij behorende uitleg vervangen door:
TSI Exploitatie en verkeersleiding: Besluit 2012/757 van de Commissie van 14 november 2012 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Beschikking 2007/756/EG (PbEU 2012, L 345);.

B

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt de zinsnede «aan, in of nabij de spoorweginfrastructuur op sporen die buiten dienst zijn gesteld» vervangen door: aan of nabij de hoofdspoorweg ten behoeve van de hoofdspoorweginfrastructuur, op hoofdspoorwegen die buiten dienst zijn gesteld.

2. In het tweede lid wordt «sporen» vervangen door: hoofdspoorwegen.

C

In artikel 6, tweede lid, wordt de zinsnede «in paragraaf 4.6. en bijlagen J en L, van de TSI Exploitatie gestelde eisen» vervangen door: geldende paragrafen en aanhangsels van de TSI Exploitatie en verkeersleiding.

D

Artikel 8, vierde lid, onderdeel d, komt te luiden:

d. kennis van de digitale en mondelinge communicatie als bedoeld in de geldende paragrafen en aanhangsels van de TSI Exploitatie en verkeersleiding.

E

In artikel 9, tweede en derde lid, onderdeel b, wordt de zinsnede «paragraaf 4.7 van de TSI Exploitatie» vervangen door: de geldende paragrafen en aanhangsels van de TSI Exploitatie en verkeersleiding.

F

In artikel 23 word de zinsnede «Een wijziging van de TSI Exploitatie» vervangen door: Een wijziging van de TSI Exploitatie en verkeersleiding.

Artikel 25

In artikel 4 van het Vrijstellingenbesluit Winkeltijdenwet wordt «artikel 26, tweede lid, van de Spoorwegwet» telkens vervangen door: artikel 26, derde lid, van de Spoorwegwet.

HOOFDSTUK 7. OVERGANGSRECHT

Artikel 26

1. Beschikkingen op grond van de artikelen 4, eerste of tweede lid, van het Reglement op de raccordementen, artikel 54, eerste lid, van het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen, dan wel concessies afgegeven op grond van artikel 2 van de Locaalspoor- en tramwegwet voor zover deze op een toegestane snelheid van meer dan 30 kilometer per uur zien en geldend op het tijdstip van inwerkingtreding van artikel 8 van dit besluit, worden geacht ontheffingen te zijn, afgegeven op grond van artikel 8, tweede lid.

2. Beschikkingen afgegeven op grond van een artikel 4, tweede lid, van het Reglement op de raccordementen, voor zover deze op een maximaal toegestane snelheid van minder dan 30 kilometer per uur zien en geldend op het tijdstip van inwerkingtreding van artikel 8 van dit besluit, worden geacht beschikkingen te zijn, afgegeven op grond van artikel 8, derde lid.

Artikel 27

Ontheffingen en vergunningen afgegeven op grond van de artikelen 14, derde lid, van het Tramwegreglement of artikel 15 van het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen, geldend op het tijdstip van inwerkingtreding van artikel 11 van dit besluit, worden geacht ontheffingen te zijn, afgegeven op grond van artikel 11, vierde lid.

HOOFDSTUK 8. SLOTBEPALINGEN

Artikel 28

1. De artikelen van dit besluit, met uitzondering van de artikelen 21 en 23 tot en met 25, treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.
2. De artikelen 21 en 23 tot en met 25 van dit besluit treden in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin dit besluit wordt geplaatst.

Artikel 29

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit bijzondere spoorwegen.

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt met de daarbijbehorende stukken openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

Wassenaar, 25 juni 2015

Willem-Alexander

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

Uitgegeven de *derde* juli 2015

De Minister van Veiligheid en Justitie,
G.A. van der Steur

stb-2015-267
ISSN 0920 - 2064
’s-Gravenhage 2015

NOTA VAN TOELICHTING

I. Algemeen

1. Inleiding en onderdelen van het besluit

Dit besluit bevat nadere regels ten aanzien van verschillende onderdelen van de Spoorwegwet. Het betreft vooral de verdere uitwerking van enkele onderwerpen die voortvloeien uit het kabinetsstandpunt naar aanleiding van de evaluatie van de spoorwetgeving, zoals vastgelegd in de kabinetsnotitie «Spoor in beweging» van juni 2009, (Kamerstukken II 2009/10, 31 987, nr. 1). Dit besluit is onderdeel van de tweede tranche van regelgevingmaatregelen, waarbij uitvoering wordt gegeven aan de wet van de tweede tranche, hierna: de wet tweede tranche.[1] In dat verband gaat het om regels over bijzondere spoorwegen, over vereenvoudiging van het vergunningenstelsel van het omgevingsregime voor hoofdspoorwegen en over diverse juridisch-technische wijzigingen.

Voorts regelt dit besluit de implementatie van Europese regelgeving inzake interoperabiliteit en verkeersleiding: het «Besluit van de Commissie van 14 november 2012 betreffende de specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Beschikking 2007/756/EG (2012/757/EU)» (hierna: de TSI Exploitatie en verkeersleiding, of: de TSI).

Tot slot zijn in dit besluit twee vrijstellingsmogelijkheden van de wet opgenomen, op bepaalde specifieke korte trajecten op hoofdspoorwegen, ten aanzien van rangeerbewegingen en historische spoorvoertuigen. Tevens is een voorziening getroffen voor de zogenoemde «grensbaanvakken».

Dit nieuwe Besluit bijzondere spoorwegen bevat daartoe wijzigingen van enkele andere besluiten. Het betreft het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen (artikel 20); het Besluit geluidhinder (artikel 21); het Besluit hoofdspoorweginfrastructuur (artikel 22); het Besluit spoorverkeer (artikel 23); het Besluit spoorwegpersoneel 2011 (artikel 24) en het Vrijstellingenbesluit Winkeltijdenwet (artikel 25).

In het algemene deel van deze toelichting wordt achtereenvolgens ingegaan op de volgende in het besluit opgenomen onderwerpen.

In hoofdstuk 2: de invulling van de regelgeving over bijzondere spoorwegen; het besluit strekt daarmee tot bevordering van veiligheid op bijzondere spoorwegen en vormt het sluitstuk van de modernisering en harmonisering van de regelgeving waardoor intrekking van verouderde wet- en regelgeving mogelijk is.

In hoofdstuk 3: de verdere uitwerking van de vereenvoudiging van het vergunningenstelsel voor het omgevingsregime van hoofdspoorwegen; het besluit strekt daarmee tevens tot uitvoering van het staande algemene kabinetsbeleid waarin verbetering van regelgeving en vermindering van lasten voor overheid, bedrijfsleven en burgers centrale doelstellingen zijn.

In hoofdstuk 4: de implementatie van de TSI Exploitatie en verkeersleiding.

---

[1] De Wet van 19 november 2014 tot wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met een tweede tranche van uitvoeringsmaatregelen van het kabinetsstandpunt «Spoor in beweging», waaronder regels inzake bijzondere spoorwegen en vereenvoudiging van het vergunningenregime hoofdspoorwegen, en in verband met de invoering van een verblijfsverbod voor voorzieningen openbaar vervoer (Stb. 2015, 9).

In hoofdstuk 5: twee vrijstellingen op grond van artikel 27e, derde lid, van de wet en een gelijkstelling op grond van artikel 32, derde lid, van de wet, alsmede enkele juridisch-technische of taalkundige verbeteringen.

Tot slot wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op de administratieve lasten en bedrijfseffecten, en in hoofdstuk 7 op de ontvangen adviezen over het besluit.

2. Bijzondere spoorwegen

2.1 Aanleiding en doel

Het Besluit bijzondere spoorwegen geeft uitvoering aan de artikelen 77, eerste lid, 87, eerste lid, en 94 van de Spoorwegwet en stelt daarmee regels voor bijzondere spoorwegen. De Spoorwegwet, zoals die in 2005 is herzien, onderscheidt drie soorten spoorwegen. De bijzondere spoorwegen zijn in de systematiek van de Spoorwegwet alle niet als hoofdspoorweg of als lokale spoorweg als bedoeld in de Wet lokaal spoor aangewezen spoorwegen. In de memorie van toelichting op de bovengenoemde wet tweede tranche wordt ingegaan op de aard van bijzondere spoorwegen, de uitgangspunten voor de regels over bijzondere spoorwegen, op de verhouding van deze regels tot de overige nationale regels voor spoorwegen en tot het Europees recht.[2]

Onderhavige nieuwe regels voor bijzondere spoorwegen vormen het sluitstuk van nieuwe regelgeving voor alle spoorwegen in Nederland en vervangen de vele tot op heden geldende regels.[3] De belangrijkste redenen voor deze herziening zijn de modernisering en harmonisering van deze verouderde en versnipperde regelgeving. Het hoofddoel van de regelgeving is en blijft de borging van de publieke veiligheid.

2.2 Uitgangspunten

Bij de invulling van nadere regels voor bijzondere spoorwegen zijn de volgende beleidsuitgangspunten gehanteerd.

– Actualisering, modernisering en stroomlijning, waarmee de regelgeving toekomstvast wordt gemaakt.

– Een heroverweging van de noodzaak tot publieke regelgeving, waarbij eventuele uitbreiding van de bestaande reikwijdte of aanscherping van de normen slechts aan de orde is, indien daar vanuit het publieke belang goede redenen voor aanwezig zijn.

– De noodzakelijke regelgeving vanuit deregulering zo veel als mogelijk opstellen als doelvoorschriften en het daarmee beperken van gedetailleerde middelvoorschriften, maar met voldoende houvast voor toezicht en handhaving.

– De sector kan eventueel door de sector gewenste nadere (detail) regels zelf opstellen.

– Het zoveel mogelijk voorkomen van dubbel of extra toezicht.

Voor de invulling van dit besluit voor bijzondere spoorwegen en daarmee voor de eventuele uitbreidingen en aanpassingen van de regels is een onderzoek uitgevoerd naar de huidige veiligheidssituatie en -risico's met betrekking tot de verschillende categorieën van bijzondere spoorwegen, zoals personenvervoer, goederenvervoer, wel of geen aansluiting

---

[2] Kamerstukken II 2013/14, 33 904, nr. 3.

[3] De Spoorwegwet 1875, de wet van 9 juli 1900, houdende nadere regeling van den dienst en het gebruik van spoorwegen, waarop uitsluitend met beperkte snelheid wordt vervoerd (Stb. 1990, 118), de Wet van 15 december 1917, houdende voorschriften omtrent aanleg en instandhouding van spoorwegen waarop uitsluitend met beperkte snelheid wordt vervoerd, op wegen niet onder beheer van het Rijk (Stb. 1917, 703), het Tramwegreglement, het Reglement op de Raccordementen 1966, en het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen.

met het openbare spoorwegnet en «binnen» of «buiten de poort» van bedrijven. Daarbij is ook gekeken naar het toezicht.

Uit dit onderzoek blijkt dat er onvoldoende gegevens en redenen zijn om de tot op heden geldende regels voor bijzonder spoor – anders dan de noodzakelijk actualisering, modernisering en stroomlijning – aan te scherpen. Wel is de regelgeving op onderdelen aangepast, vooral vanwege het creëren van meer duidelijkheid, uniformiteit en logica en het in overeenstemming brengen van de regels met de praktijk. Hiertoe heeft steeds een afweging plaatsgevonden met inachtneming van de hiervoor genoemde uitgangspunten. Dit heeft in een enkel geval geleid tot een zekere uitbreiding van de regelgeving naar bepaalde categorieën bijzonder spoor, waarvoor goede redenen aanwezig zijn.

Naast de specifieke artikelen in dit besluit gelden een aantal algemene artikelen van de Spoorwegwet ook voor bijzondere spoorwegen. Dit is toegelicht in de memorie van toelichting bij de wet tweede tranche, paragraaf 4.4.

2.3 Reikwijdte

Het verzamelbegrip «bijzondere spoorwegen» vervangt begrippen als *locaalspoorwegen*, *interlokale tramwegen*, *gelijkgestelde tramwegen*, *industriële smalspoorwegen* en *raccordementen*. In de tot op moment van inwerkingtreding van dit besluit geldende regelgeving viel een deel van deze spoorwegen, die sinds de inwerkingtreding daarvan bijzondere spoorwegen zijn, niet onder het toepassingsbereik van die regels. Dit was veelal niet door middel van specifiek uitzonderingen geregeld, maar door omschrijvingen van soorten spoorwegen of delen daarvan de regelgeving wel gold, of door aanwijzingen in concessies. Spoorwegen of delen daarvan die niet in de regelgeving benoemd waren vielen daardoor buiten de spoorregelgeving. De hedendaagse spoorregelgeving kent een andere systematiek: alle spoorwegen die niet als hoofdspoorwegen of als lokale spoorwegen zijn aangewezen, zijn van rechtswege bijzondere spoorwegen (artikel 1 van de wet). Zonder nuanceringen op deze andere systematiek zouden hierdoor echter alle denkbare spoorwegen onder het besluit vallen, ook al waren ze van oudsher nooit gereguleerd door spoorregelgeving, zoals spoorwegen binnen een niet voor het publiek vrij toegankelijk terrein van een bedrijf, of spoorwegen die van een evident andere aard zijn dan de spoorwegen waar de spoorregelgeving over gaat, zoals modelspoorwegen. Dit maakt het noodzakelijk om bepaalde (delen van) spoorwegen expliciet van de werking van enkele bepalingen of van het gehele besluit uit te zonderen.

Voorts passen de keuzes die in verleden voor veiligheidsrisico’s zijn gemaakt niet meer in de huidige tijd. Hierbij gaat het onder meer over het onderscheid dat werd gemaakt tussen openbaar en niet openbaar vervoer en tussen spoorwegen die wel of geen aansluiting op een hoofdspoorweg of lokale spoorweg hebben. Het tot op heden gehanteerde strikte onderscheid tussen het wel een aansluiting hebben op een hoofdspoorweg of op een lokale spoorweg (wel regels) en geen aansluiting hebben op een andere spoorweg (geen regels) is vanuit veiligheidsoverwegingen in het publieke domein niet langer te rechtvaardigen. In bepaalde gevallen is bijvoorbeeld regelgeving vanuit veiligheidsoogpunt vereist, bijvoorbeeld om mogelijke incidenten met weggebruikers op kruisingen met voor het openbaar verkeer openstaande wegen zo veel mogelijk uit te sluiten. Het onderscheid naar al dan niet aangesloten zijn is dan niet doorslaggevend om te bepalen of spoorregels nodig zijn. Niet alleen spooraansluitingen, maar ook los liggende spoorwegen, voor zover niet gelegen binnen een terrein van een bedrijf, zijn daarom gereguleerd.

Tegelijkertijd is er vooralsnog geen aanleiding om de toepassing van regelgeving uit te breiden naar alle soorten bijzondere spoorwegen. Dit is deels ingegeven door het feit dat bepaalde spoorwegen onder andere regelgeving vallen, zoals spoorwegen die als attractie aan te merken zijn, en deels omdat sommige (delen van) spoorwegen binnen een bedrijfsterrein, en dus binnen het private domein, gelegen zijn. Het gaat om spoorwegen die (uitsluitend) zijn gelegen binnen aparte haven- of fabrieksterreinen, in pret- en attractieparken, of op andere afgebakende terreinen. Uit het veiligheidsonderzoek blijkt weliswaar dat zich ook «binnen de poort» soms incidenten kunnen voordoen, maar vanwege de frequentie en omvang van gemelde incidenten is er geen aanleiding om binnen deze private domeinen regels ten behoeve van de veiligheid op het spoor te stellen. De rijksoverheid is verantwoordelijk voor de veiligheid op het spoor analoog aan de veiligheid voor het wegverkeer. Daar waar sprake is van openbare wegen worden uniforme regels noodzakelijk geacht voor de verkeersveiligheid. De uniformiteit wordt gewaarborgd doordat van rijkswege regels worden gesteld. Bijvoorbeeld bij grote bedrijfsterreinen waar wegen in gelegen zijn, is het aan de bedrijven overgelaten welke verkeersregels zij ter plekke willen laten gelden. Evenzo ziet de rijksoverheid geen taak voor zichzelf om op een zelfde soort private terreinen waar bijzondere spoorwegen gelegen zijn, regels te stellen ten aanzien van de veiligheid op die bijzondere sporen, tenzij uitdrukkelijk de noodzaak hiertoe aanwezig is. Dat is thans niet het geval.

Daarbij vindt in veel gevallen op deze terreinen al toezicht op grond van andere regelgeving plaats, door bijvoorbeeld de Nederlandse Voedsel- en Waren Autoriteit, de Inspectie Veiligheid en Justitie en de Inspectie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Wel is er aanleiding om ten aanzien van spoorincidenten binnen een terrein van een bedrijf (met of zonder spooraansluiting op andere spoorwegen) een meldplicht in te voeren, zodat bijgehouden kan worden of er incidenten «binnen de poort» plaatsvinden en van welke aard die zijn. Die meldplicht geldt overigens niet indien er reeds een melding van het incident of ongeval is gedaan op grond van andere regelgeving, zie de artikelsgewijze toelichting van artikel 17 van het onderhavige besluit.

2.4 Algemene zorgplicht voor spoorwegbeheerders en vervoerders

Vanuit de uitgangspunten om zo veel als mogelijk te streven naar doelregelgeving en deregulering is in dit besluit in beginsel gekozen voor algemene zorgplichten voor de beheerders en vervoerders. Doorslaggevend bij de uiteindelijke keuze voor een doelregel of een meer inhoudelijke regel is de afweging tussen de noodzaak tot maatwerk, toezicht, handhaafbaarheid en uitvoeringslasten. De invulling van die zorgplicht is de verantwoordelijkheid van de betrokken spoorpartijen. Daarbij zal de concrete invulling van deze plicht afhangen van de complexiteit, aard en omvang van de infrastructuur of het vervoer daarop. Dit past bij de grote diversiteit aan soorten vervoer en spoorweginfrastructuur bij bijzondere spoorwegen.

In het geval van vervoer van gevaarlijke stoffen over bijzondere spoorwegen is in dit besluit voor de vervoerder, in aanvulling op de hierboven genoemde zorgplicht, een concrete verplichting tot het doen van een mededeling opgenomen. De vervoerder heeft op grond van dit besluit de plicht om aan de beheerder van het bijzondere spoor en aan de treinbestuurder gegevens te verstrekken omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit is vergelijkbaar met de procedure voor de hoofdspoorwegen.

In veel gevallen kent de sector al gezamenlijke standaarden en werkwijzen. Waar de publieke belangen onvoldoende behartigd worden met zelfregulering, moet de overheid vanuit haar rol als systeemverantwoordelijke eisen stellen aan de beheersing van risico's voor de publieke veiligheid in het openbaar verkeer. Dit geldt ook voor het spoorverkeer. De spoorpartijen moeten daarom kunnen aantonen dat ze de aan het gebruik van de bijzondere spoorweg en aan de bedrijfsvoering verbonden risico's onderkennen en hoe zij maatregelen en voorzieningen om deze risico's te beheersen concreet invullen. Hierbij kan gedacht worden aan maatregelen en voorzieningen in relatie tot spoorweginfrastructuur, voertuigen en personeel. De hiermee gemoeid gaande bedrijfseffecten zijn minimaal. Er gelden geen regels van de Europese Unie voor het gebruik van de bijzondere spoorweg.

In het besluit worden twee partijen onderscheiden die verantwoordelijk zijn voor het veilig gebruik van de bijzondere spoorweg en het spoorvoertuig: »de spoorwegbeheerder» en de «vervoerder». Deze voor de bijzondere spoorwegen nieuwe begrippen worden geïntroduceerd voor degene die de spoorweg exploiteert respectievelijk degene die de spoorweg voor vervoer gebruikt. In de praktijk komt het overigens ook voor dat één partij zowel spoorwegbeheerder als vervoerder is. In dat geval gelden beide zorgplichten voor deze partij. Voorheen lagen deze taken bij «de Directies» van bijvoorbeeld bedrijven waar een spooraansluiting naar toe leidt.

De zorgplicht voor de veiligheid is een actieve verplichting, die vraagt om een actieve houding, waaronder een regelmatige herbezinning op de maatregelen en voorzieningen. In de praktijk hanteren veel grotere industriële bedrijven respectievelijk grotere museumorganisaties uit eigen hoofde een veiligheidsbeheersysteem respectievelijk een jaarlijkse veiligheidsrapportage. Kleinere bedrijven hebben dit veelal nog niet, maar ook zij hebben thans de verantwoordelijkheid om zorg te dragen voor veilig gebruik van de spoorwegen en veilige spoorweginfrastructuur.

Het besluit bevat een grondslag voor het stellen van nadere regels voor de administratieve verplichting. In een regeling kunnen zo nodig bepalingen worden opgenomen ten aanzien van de vorm waarin de maatregelen en voorzieningen beschreven moeten worden, en welke onderwerpen ten minste in de documentatie opgenomen moeten worden.

2.5 Specifieke voorschriften

Onder de voorgaande regelgeving golden voor enkele veiligheidsterreinen specifieke voorschriften. Dit betrof vooral deelname aan het verkeer, spoorwegovergangen, omgevingsrecht, spoorwegbruggen en toezicht en handhaving. Hieronder wordt op deze onderwerpen nader ingegaan.

Deelname aan spoorverkeer

Vanuit veiligheidsoogpunt is en blijft het noodzakelijk regels te stellen voor deelname aan het spoorverkeer. Het gaat om regels voor de maximum toegestane snelheid, de zichtbaarheid, de seinbeveiliging en spoorwegovergangen. Daarbij is ter verduidelijking en ter verhoging van de uniformiteit en daarmee de veiligheid gekozen voor een eenduidige set van verplichtingen ten behoeve van deelname aan het spoorverkeer op bijzondere spoorwegen. Onder de voorgaande regelgeving waren die verplichtingen niet altijd uniform en daarmee konden in de praktische toepassing van de regels onduidelijkheden ontstaan.

Vanuit veiligheidsoogpunt is gekozen voor een eenduidige maximum snelheid op bijzondere spoorwegen van 30 kilometer per uur. Hiermee wordt aangesloten bij de ook thans geldende maximum snelheid op de meeste spoorwegen die bij inwerkingtreding bijzondere spoorwegen worden. De Minister van Infrastructuur en Milieu (hierna: de Minister) kan in individuele gevallen op verzoek een ontheffing verlenen van de maximale snelheid en onder voorwaarden en beperkingen een hogere snelheid toestaan, in de praktijk zal de ILT dit doen). Evenals in de oude situatie kan de Minister een lagere snelheid bepalen op een bepaald traject. Tevens voorziet dit besluit in overgangsrecht voor beschikkingen en concessies inzake het mogen afwijken van de voorgeschreven snelheid en die beschikkingen en concessies reeds voor de inwerkingtreding van dit besluit zijn verleend, zie de artikelsgewijze toelichting bij de artikelen 26 en 27.

Spoorwegovergangen

Uit het onderzoek naar de huidige veiligheidsrisico's blijkt dat de meeste incidenten plaatsvinden op spoorwegovergangen en overwegen. Geconstateerd is dat bij het rangeren van goederentreinen geregeld incidenten voorkomen met kruisend wegverkeer. Een belangrijk aspect bij spoorwegovergangen op bijzondere spoorwegen is het feit dat vooral de treinbewegingen onvoorspelbaar zijn en de frequentie van het treinverkeer erg varieert. Op sommige trajecten verwachten weggebruikers minder snel een trein. In de voorgaande regelgeving golden soms voorrangsregels, beveiligingsvoorschriften of een combinatie daarvan.

De uitkomsten uit het eerder genoemde onderzoek geven aanleiding om de verplichting voor de spoorwegbeheerder op te nemen dat alle kruisingen van een bijzondere spoorweg met voor het wegverkeer openstaande wegen ten minste voorzien moeten zijn van Andreaskruisen. Dit regelt de voorrang op kruisingen in lijn met de Wegenverkeerswetgeving eenduidig. Daarmee worden al deze spoorwegovergangen in juridische zin overwegen. Deze bepaling betekent dat er ook Andreaskruisen op de openbare weg moeten worden geplaatst bij overwegen van spoorwegen die niet druk worden bereden. De verplichting om Andreaskruisen te plaatsen geldt echter niet voor spoorwegovergangen waarover minder dan eenmaal per week een trein rijdt. Door de plaatsing van het Andreaskruis geldt voor kruisingen met openbare wegen hetzelfde regime: spoorvoertuigen hebben altijd voorrang op het wegverkeer op voor het openbaar verkeer staande wegen.

De spoorwegbeheerder is en blijft verantwoordelijk voor de beveiliging van spoorwegovergangen. Voor de beveiliging van overwegen op de openbare weg is in elk geval overleg met de ILT nodig om een ongewenste uitvoering te voorkomen.

Omgevingsrecht

Op dit moment loopt een algehele herziening van het omgevingsrecht voor alle sectoren in Nederland. Die algemene regelgeving vervangt na inwerkingtreding de in dit besluit en de nog op te stellen regeling opgenomen omgevingsregime voor bijzondere spoorwegen. In de tussentijd wordt het voormalige omgevingsregime zoveel mogelijk gehandhaafd. Bij ministeriële regeling worden hiertoe nadere regels gesteld. Ook blijven enkele verbodsbepalingen van kracht ter bescherming van de spoorweginfrastructuur en het vervoer erover.

Spoorwegbruggen over water

Voor spoorbruggen in een bijzondere spoorweg geldt tot op heden het Besluit spoorwegbruggen. Dit geldt ook voor de voor het spoorverkeer noodzakelijke installaties en de bij die brug behorende beschermingswerken. Dit besluit vervalt met het vervallen van de Spoorwegwet 1875 en de Locaalspoor- en Tramwegwet. De daarin opgenomen artikelen voor spoorbruggen worden voor bijzondere spoorwegen overgenomen door een verwijzing naar de betreffende regelgeving voor hoofdspoorwegen. Deze regelgeving voor hoofdspoorwegen is een moderne formulering van de regels uit het Besluit spoorwegbruggen. De Minister bepaalt voor welke spoorwegbruggen in overleg met de spoorwegbeheerder de openings- en sluitingstijden van deze spoorwegbruggen worden vastgelegd, en bij welke beweegbare bruggen door de Minister voor te schrijven communicatiemiddelen ten behoeve van de scheepvaart aanwezig moeten zijn.

Informatievoorziening incidenten

Uit het gehouden onderzoek naar veiligheidsrisico's op bijzondere spoorwegen en uit de daarbij geïnventariseerde beschikbare informatie over aantallen ongevallen en incidenten op bijzondere spoorwegen en de veiligheidsrisico's blijkt dat de beschikbare informatie beperkt is. Uit de wel beschikbare informatie blijkt dat het aantal incidenten beperkt is, zeker in vergelijking tot hoofdspoorwegen en lokale spoorwegen.

Vanuit de systeemverantwoordelijkheid voor borging van het publieke veiligheidsbelang is het noodzakelijk die risico's te monitoren en daartoe is meer en betere informatie nodig over incidenten. Dat is de aanleiding om een meldplicht over incidenten in te stellen op de bijzondere spoorwegen, inclusief de bijzondere spoorwegen binnen terreinen van een bedrijf. Ongevallen en incidenten met (mogelijke) ernstige gevolgen voor personen (overlijden, blijvend letsel of ziekenhuisopname) of het spoorverkeer moeten worden gemeld bij de Minister, in de praktijk de ILT. Zoals reeds aangegeven, geldt die meldingsplicht niet indien er reeds een melding van het incident of ongeval is gedaan op grond van andere regelgeving.

2.6 Handhaving en toezicht

Een algemene zorgplicht voor de spoorwegbeheerders en vervoerders vereist een andere manier van toezicht door de ILT. De ILT zal in de praktijk invulling aan het toezicht moeten geven en ervaring hiermee moeten opdoen. Het toezicht op bijzondere spoorwegen is van oudsher zeer beperkt en er is op basis van de op dit moment beschikbare feiten en gegevens geen aanleiding dit toezicht te verscherpen. De ILT kan een beleidsregel vaststellen ten einde aan de sector verduidelijking te geven over de wijze van toezicht.

3. Vereenvoudiging vergunningenstelsel omgevingsregime hoofdspoorwegen

3.1. Algemeen

Uit de evaluatie van de spoorwetgeving kwam de uitdrukkelijke wens van diverse partijen om het vergunningenstelsel voor het spoor te vereenvoudigen. Het vergunningenstelsel functioneerde zodanig dat, binnen het wettelijke begrenzingenregime, vrijwel elke gebruiksactiviteit aan het spoor onderworpen was aan een vergunning van de Minister.

Op basis van overleg met betrokken partijen (ProRail, de Nederlandse Spoorwegen en de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (hierna: de ILT)) is geconstateerd dat het vergunningenstelsel voor het gebruik maken van de hoofdspoorwegen en de daarnaast gelegen gronden een onnodig algemeen en breed toepassingsbereik had. Dit had onnodige lasten voor burgers, bedrijfsleven en overheid tot gevolg. Om uitvoering te geven aan het kabinetsbeleid om dergelijke lasten tot een minimum te beperken, is het vergunningenstelsel van de wet herzien. De vereenvoudiging is bewerkstelligd door het mogelijk te maken dat zonder vergunning en met toepassing van algemene regels kan worden gewerkt door de infrastructuurbeheerder (ProRail), de toezichthoudende instantie (ILT) en de aanvragers van een vergunning.

De opzet van het vereenvoudigde vergunningenstelsel is als volgt. Artikel 19 van de wet kent nog steeds het verbod om binnen zekere grenzen gebruik te maken van de hoofdspoorwegen en de daarnaast gelegen gronden. Deze grenzen staan niet langer in de wet; de met de wet tweede tranche nieuw voorgestelde tekst van artikel 19 geeft de opdracht dat deze grenzen worden bepaald bij of krachtens algemene maatregel van bestuur. Hierdoor wordt bewerkstelligd dat er met betrekking tot de grenzen meer op de praktijk toegesneden regelgeving mogelijk is. Tevens maakt opname in de algemene maatregel van bestuur het mogelijk dat de grenzen eenvoudiger kunnen worden aangepast aan nieuwe ontwikkelingen en inzichten vanuit de praktijk.

3.2 Begrenzing

Het onderhavige besluit dient ertoe uitvoering te geven aan de opdracht uit de wet om de grenzen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur vast te stellen. Deze grenzen zijn in het Besluit hoofdspoorweginfrastructuur opgenomen in het nieuwe artikel 21. Op het verbod om binnen de genoemde grenzen gebruik te maken van de hoofdspoorwegen en de daarnaast gelegen gronden, kunnen uitzonderingen worden geformuleerd. De voorgestelde wijziging in de wetstekst schrijft hiertoe voor in artikel 19, vijfde en zesde lid, dat er bij ministeriële regeling algemene regels kunnen worden gesteld. Deze algemene regels maken het mogelijk om zonder vergunning gebruik te maken van de hoofdspoorwegen en de daarnaast gelegen gronden.

4. Implementatie TSI Exploitatie en verkeersleiding

4.1 Inleiding

De wijzigingsartikelen opgenomen in artikel 23 en 24 van dit besluit voorzien in de implementatie van het «Besluit van de Commissie van 14 november 2012 betreffende de specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Beschikking 2007/756/EG (2012/757/EU)» (hierna: de TSI Exploitatie en verkeersleiding, of: de TSI). In het dagelijks spraakgebruik wordt deze TSI ook wel de TSI Operations genoemd. De wijzigingen voorzien in de nodige aanpassingen van het Besluit spoorverkeer en het Besluit spoorwegpersoneel 2011. Tevens is wijziging van de Regeling spoorverkeer noodzakelijk.

In het algemene gedeelte van deze toelichting worden de systematiek van de implementatie alsmede een aantal algemene punten, zoals handhaving en toezicht beschreven. De artikelsgewijze toelichting gaat uitgebreider in op de te implementeren onderwerpen van de TSI en de daarmee gemoeid gaande herschikking van het Besluit spoorverkeer.

In de bijlage bij deze toelichting is een transponeringstabel over de TSI opgenomen. Er is daarnaast ook een transponeringstabel in het Besluit spoorverkeer opgenomen waarin de nieuwe bepalingen van dat besluit vergeleken worden met de voorgaande bepalingen.

4.2 De TSI Exploitatie en verkeersleiding

TSI staat voor «Technische Specificatie inzake Interoperabiliteit». Deze interoperabiliteitsrichtlijn[4] verdeelt het gehele spoorwegsysteem onder in subsystemen. De regels over de subsystemen zijn uitgewerkt in verschillende TSI's. Er zijn subsystemen van functionele en van structurele aard. Elk van de subsystemen wordt bestreken door ten minste één TSI. Een TSI bevat alle bepalingen waaraan een interoperabiliteitsonderdeel c.q. subsysteem dient te voldoen, alsmede de te volgen procedures. De TSI's met regels over subsystemen van structurele aard zijn geïmplementeerd in de Spoorwegwet, bijvoorbeeld in artikel 8 (Kamerstukken II 2008/09, 32 289, nr. 3, p. 18 e.v.). Dit zijn veelal concrete eisen waaraan getoetst wordt op het moment van vergunningverlening aan bijvoorbeeld spoorwegondernemingen. Regels van functionele aard zijn vaak gedragsregels, bijvoorbeeld over de toepassing van concrete eisen, die niet op voorhand te toetsen zijn, maar telkens weer moeten worden toegepast door de betrokken spoorpartijen.

De TSI Exploitatie en verkeersleiding is een TSI van functionele aard voor het subsysteem exploitatie en verkeersleiding. In deze TSI zijn de procedures opgenomen die zorgen voor een coherente exploitatie van de verschillende structurele subsystemen, zowel bij normaal functioneren als bij uitwijkprocedures, onder andere ten aanzien van de treinsamenstelling en -besturing, de planning, de verkeersleiding, alsmede het geheel van vereiste beroepskwalificaties voor grensoverschrijdende diensten. Wat betreft het geografische toepassingsbereik volgt de TSI het toepassingsbereik van de interoperabiliteitsrichtlijn. In Nederland geldt deze richtlijn op de hoofdspoorwegen als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Spoorwegwet. De TSI Exploitatie en verkeersleiding geldt daarom ook enkel op de hoofdspoorwegen als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Spoorwegwet. Vandaar dat deze TSI grotendeels in het Besluit spoorverkeer, op grond van artikel 65 van de Spoorwegwet, is geïmplementeerd.

Vanuit de Europese Commissie is het onderscheid tussen het hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem onvoldoende om twee afzonderlijke TSI's te rechtvaardigen. Aangezien de treinen vrij moeten kunnen rijden op zowel het hogesnelheidsnetwerk als op het conventionele netwerk overlappen de technische specificaties van de twee systemen elkaar. Vandaar dat beide systemen onlangs in één TSI zijn ondergebracht.

In de TSI Exploitatie en verkeersleiding zijn, in grote lijnen, de volgende onderwerpen opgenomen:
– communicatievoorschriften tussen infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen;
– (technische) eisen aan treinen;
– eisen vóór het vertrek en tijdens het rijden;
– informatieverplichtingen van de spoorwegondernemingen en/of de infrastructuurbeheerders aan het eigen personeel;
– informatieverplichtingen van de infrastructuurbeheerders en de spoorwegondernemingen aan elkaar;

[4] Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PbEU 2008, L 191).

– eisen aan de verkeersleiding van de infrastructuurbeheerders;
– procedures bij gestoord bedrijf en incidenten;
– beroepskwalificaties aan het personeel van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders.

Veel van de bovenstaande onderwerpen waren voornamelijk al nationaal geregeld het Besluit en de Regeling spoorverkeer. Door de komst van de TSI's moeten deze eisen worden aangepast. In de praktijk zal deze aanpassing geen grote gevolgen hebben: de regels uit de TSI Exploitatie en verkeersleiding zijn grotendeels staande praktijk. Om die reden wordt dan ook niet in overgangsrecht voorzien. In de regelgeving heeft de implementatie wel een effect. Dit komt doordat de nationale regels enerzijds strijdig zijn met de TSI, of anderzijds overbodig zijn geworden omdat de nationale regelgeving hetzelfde regelt. Nationale regels die strijdig zijn met de TSI worden verwijderd en nationale regelgeving die hetzelfde regelt als de TSI wordt in lijn met de TSI aangepast.

De TSI Exploitatie en verkeersleiding regelt niet alle onderwerpen die in het Besluit spoorverkeer zijn opgenomen, maar deze onderwerpen zijn en blijven nationaal wel van belang en blijven daarom in het Besluit spoorverkeer opgenomen.

Met de implementatie van de TSI is tevens overige spoorregelgeving gecontroleerd op eventuele strijdigheden met deze TSI. Enkele bepalingen aangaande de beroepskwalificaties voor veiligheidsfunctionarissen waren reeds geïmplementeerd in het Besluit spoorwegpersoneel 2011. Deze bepalingen worden geactualiseerd. Overigens zijn een aantal paragrafen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding geïmplementeerd op het niveau van een ministeriële regeling.

In Aanhangsel U van de TSI Exploitatie en verkeersleiding is de lijst met zogenoemde «openstaande punten» weergegeven. De openstaande punten moeten door de lidstaten worden ingevuld met eigen regels. Deze TSI kent twee open punten die in de artikelsgewijze toelichting op artikel 23, onderdeel N, zijn toegelicht.

4.3 Hoofdlijnen van het voorstel

De implementatie van de TSI Exploitatie en verkeersleiding geschiedt zoveel mogelijk beleidsneutraal met slechts nationale regels waar dat nodig is.

De verschillende paragrafen uit de TSI zijn per soort geclusterd. Het Besluit spoorverkeer bevat verschillende bepalingen waarin «algemeen geformuleerde» verplichtingen zijn opgenomen. Bij de implementatie is gekozen om zo min mogelijk de paragraafnummers van de TSI aan te halen. Hier is voor gekozen zodat de nationale regelgeving niet bij elke wijziging van de TSI aangepast hoeft te worden. Daarmee zijn het Besluit spoorverkeer en het Besluit spoorwegpersoneel 2011 toekomstbestendig. De wijzigingen van de TSI's, waarin vaak ook paragraafnummers worden aangepast, volgen elkaar namelijk snel op, in het geval van de TSI Exploitatie en verkeersleiding zelfs jaarlijks. Door de omschrijving van het onderwerp van het artikel van het Besluit spoorverkeer zal steeds duidelijk zijn welke verplichtingen in de TSI bedoeld zijn. Daarnaast is in de artikelsgewijze toelichting, mede door middel van voorbeelden, verduidelijkt om welke artikelen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding het gaat. Uit de transponeringstabel in bijlage kan ook afgeleid worden waar de artikelen van de TSI in het Besluit spoorverkeer geïmplementeerd zijn.

Bij toekomstige wijzigingen van de TSI Exploitatie en verkeersleiding zal uiteraard worden nagegaan of deze thematische verwijzingen nog volstaan. Als er bijvoorbeeld veel inhoudelijke wijzigingen in de TSI worden doorgevoerd, moet het Besluit spoorverkeer daar wellicht wel op worden aangepast.

Bij de actualisatie van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 is dezelfde systematiek toegepast. Ook in dit besluit is nu in het algemeen naar de TSI Exploitatie en verkeersleiding verwezen en is in zowel de toelichting als de implementatietabel verduidelijkt welke artikelen op dit moment onder die algemene verwijzing vallen.

De implementatie van de TSI heeft geleid tot veel verschuivingen van de artikelen en een nieuwe paragraafindeling in het Besluit spoorverkeer. Om duidelijk te maken welk nieuw artikel correspondeert met het voormalige artikel is een transponeringstabel opgenomen in het Besluit spoorverkeer, als gewijzigd door het onderhavige besluit.

De TSI Exploitatie en verkeersleiding laat een aantal taken, zoals het vaststellen van bepaalde procedures over aan de spoorwegonderneming en/of de beheerder en niet meer, zoals voorheen, aan de wetgever. De gevolgen hiervan zijn dat meer verantwoordelijkheid bij zowel de spoorwegonderneming als de beheerder komt te liggen. Dit hoeft overigens niet te betekenen dat de inhoud van de procedures moet veranderen, de bestaande wijze van werken kan veelal worden gecontinueerd.

4.4 Handhaving

In de Wet tot wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met de uitvoering van het kabinetsstandpunt «Spoor in beweging» (Stb. 2012, 213) is de handhaving van een aantal artikelen omgezet van de strafrechtelijke naar de bestuursrechtelijke sanctionering.

In de Spoorwegwet en de daarop gebaseerde lagere regelgeving, waaronder het Besluit spoorverkeer, is waar het de beroepsmatige gebruiker van het spoor betreft sprake van een besloten context. Bij beroepsmatig gebruik moet gedacht worden aan gebruik door de beheerder, de spoorwegondernemingen en individuele personen, zoals veiligheidsfunctionarissen, waaronder machinisten. Het gaat bij het Besluit spoorverkeer voornamelijk om handhaving van overtredingen van opgenomen voorschriften voor deze beroepsmatige gebruikers van het spoor (diverse meldplichten, verkeersregels op het spoor, volgen van aanwijzingen van de beheerder, et cetera). Vandaar dat er voor is gekozen om de voorkeur voor bestuursrechtelijke sanctionering ook bij de implementatie van de TSI Exploitatie en verkeersleiding te continueren. Dezelfde afwegingen zijn gemaakt bij de keuze voor handhaving van nieuwe artikelen, voortvloeiend uit de implementatie. De artikelsgewijze toelichting bij artikel 23, onderdeel JJ, gaat nader in op deze wijzigingen.

5. Vrijstellingen, grensbaanvakken en wetstechnische aanpassingen

5.1 Vrijstellingen op grond van artikel 27, derde lid, van de Spoorwegwet

De Spoorwegveiligheidsrichtlijn[5] bevat de eis dat spoorwegondernemingen die op het door Europa vastgelegde Trans-Europese Transport Netwerk goederen of personen vervoeren, over een veiligheidscertificaat als bedoeld in die richtlijn beschikken. In artikel 27 van de Spoorwegwet is geregeld dat spoorwegondernemingen over een veiligheidscertificaat dienen te beschikken om toegang te krijgen tot hoofdspoorwegen. Artikel 27, derde lid, van de Spoorwegwet bevat de bepaling dat bij algemene maatregel van bestuur (hierna: amvb) vrijstelling verleend kan worden van deze eis.

Bij nota van wijziging[6] bij de eerder genoemde wet tweede tranche is dit artikel zo aangepast dat niet alleen voorwaarden op het niveau van amvb gesteld kunnen worden, maar deze voorwaarden ook uitgewerkt kunnen worden in een ministeriële regeling.

De nieuwe artikelen 16b en 16c van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen betreffen een nadere uitwerking van deze vrijstellingsmogelijkheid. Deze vrijstellingen passen binnen de Spoorwegveiligheidsrichtlijn. Artikel 16b introduceert een vrijstelling onder voorwaarden en beperkingen voor zover het historische spoorvoertuigen betreft, op een beperkt deel van de hoofdspoorwegen. Artikel 16c introduceert een vrijstelling voor spoorwegondernemingen die enkel rangeeractiviteiten uitvoeren op een beperkt deel van het hoofdspoor dat direct aansluit op een bedrijventerrein en regelt de voorwaarden voor deze vrijstelling.

5.2 Grensbaanvakken als bedoeld in artikel 32, derde lid, van de Spoorwegwet

In artikel 16d Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen zijn de hoofdspoorwegen, bedoeld in artikel 32, derde lid, van de wet aangewezen. Het betreft de zogenoemde grensbaanvakken, de baanvakken waar op Nederlands grondgebied Duitse of Belgische spoorweginfrastructuur ligt. Voor deze grensbaanvakken is geregeld dat het hebben van een geldig A-certificaat gelijkgesteld wordt met het hebben van een B-certificaat, indien spoorwegondernemingen onder meer enkel op de aangewezen grensbaanvakken rijden en niet verder de hoofdspoorwegen op gaan.

5.3 Wetstechnische aanpassingen

Met de wet tweede tranche is een aantal technische en taalkundige verbeteringen doorgevoerd (zie paragraaf 8 van de betreffende memorie van toelichting). Daar waar relevant zijn deze veranderingen ook doorgevoerd op amvb-niveau. Het betreft de consistente hantering van de begrippen «hoofdspoorwegen» en «hoofdspoorweginfrastructuur», het verletteren of vernummeren van (onderdelen van) artikelen, enkele taalkundige verbeteringen en het actualiseren van verwijzingen naar de

[5] Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit (PbEU 2004, L 164).

[6] Kamerstukken II 2013/14, 33 904, nr. 7.

wet en naar de besluiten onderling. In de artikelsgewijze toelichting bij deze nota van toelichting worden deze aanpassingen toegelicht.

6. Administratieve lasten en bedrijfseffecten

6.1 Bijzondere spoorwegen

De verplichtingen op grond van de artikelen 3, derde lid, en 4, derde lid, tot het beschrijven en documenteren van veiligheidsrisico's, maatregelen en passende voorzieningen leiden niet tot administratieve lasten, maar hebben wel minimale bedrijfseffecten tot gevolg voor zover het gaat om beheerders en vervoerders die onder de oude regelgeving geen administratie bijhielden. De grotere bedrijven met grotere veiligheidsrisico's voldoen in de praktijk reeds aan deze verplichting. Niet alle middelgrote en kleine bedrijven voldoen waarschijnlijk aan deze verplichting en zullen een beschrijving van veiligheidszaken moeten gaan opstellen en bijhouden. De hiermee gemoeid zijnde lasten zijn minimaal en beperken zich tot de kosten van het eenmalig opstellen en het vervolgens bijhouden van de documentatie. De hiertoe te plegen inzet is gemeten over een periode van vijf tot tien jaar te verwaarlozen. De meldplicht bij incidenten op grond van artikel 17 leidt niet tot administratieve lasten, maar beperkt zich tot een korte (veelal telefonische) melding. Het gaat hierbij slechts om de meer ernstige incidenten, en daarom om zeer beperkte aantallen.

Er zijn in totaal nog geen 200 bedrijven met een spooraansluiting, variërend van midden tot grote bedrijven waarvan de meeste al een veiligheidszorgsysteem zullen hebben. Er zijn enkele spoorwegen van bedrijven die geen aansluiting op hoofdspoorwegen hebben. Verder zijn er ongeveer 15 stichtingen, organisaties en dergelijke rond de museumspoorwegen. Daarvan hebben sommigen al een zg. veiligheidsplan. Ten aanzien van de museumspoorwegen, die met vrijwilligers in het bestuur en de exploitatie werken en dus geen personeelskosten hebben, is gerekend alsof het normale bedrijven zijn en zij personeelslasten moeten dragen.

Er wordt gerekend met 250 beheerders en 250 vervoerders.

De meldingsplicht bij incidenten heeft voor de beheerders en vervoerders een verhoging van de administratieve lasten tot gevolg van gemiddeld € 170 per vijf jaar, ofwel € 34 per jaar. In totaal komen de bedrijfslasten voor de sector daarmee op ongeveer 500 x € 34 is € 17.000,–.

Bij de berekening van dit bedrag is uitgegaan van de aanname dat voor de algemene zorgplicht document eenmaal per 5 jaar geactualiseerd worden, dat het eenmaal per 5 jaar wordt voorgelegd aan de ILT en dat een eventueel incident eenmaal per jaar wordt gemeld.

De mededelingsplicht inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen over bijzondere spoorwegen geldt alleen voor vervoerders en dan alleen voor zover het vervoer niet volledig op een niet-vrij toegankelijk terrein plaatsvindt (artikel 2, tweede lid).

De schatting is dat er circa 30 vervoerders zijn waarvoor de mededelingsplicht relevant zal zijn. Het aantal meldingen dat vanwege deze nieuwe plicht gedaan moet worden, is niet in te schatten.

Hierbij zij opgemerkt dat de meeste vervoersbewegingen met gevaarlijke stoffen, waarvoor de mededeling moet worden gedaan, ook over hoofdspoorwegen zal plaatsvinden. Voor vervoer van gevaarlijke stoffen over hoofdspoorwegen geldt al een mededelingsplicht. De mededelingsplicht voor vervoer van gevaarlijke stoffen over bijzondere spoorwegen zorgt er alleen voor dat de mededeling eerder moet worden gedaan. De toename van lasten, verbonden aan het doen van de mededeling is dus zeer waarschijnlijk nihil.

Tabel Bedrijfseffecten

Handeling	aantal personen x tijdsbeslag x uurtarief
Kennisnemen van de verplichting door beheerders en vervoerders	500 x 1 uur à € 50,– = € 25.000,–
Overleg met de toezichthouder ILT	500 x 1 uur à € 50,– = € 25.000,–
Overleg binnen directie bedrijf	500 x 1 uur à € 70,– = € 35.000,–
Totale kosten per 5 jaar	€ 85.000,–
Totale kosten per jaar	€ 85.000,– : 5 = € 17.000,–
Totale kosten per jaar per beheerder of vervoerder	€ 17.000,– : 500 = € 34,–

Er zijn geen gevolgen voor burgers, de overheid of voor het milieu.

6.2 Vereenvoudiging vergunningstelsel omgevingsregime hoofdspoorwegen

De vereenvoudiging van het vergunningstelsel van het omgevingsregime van hoofdspoorwegen vermindert zowel de administratieve lasten als de bestuurlijke lasten.

De inzet is om een voor aantal activiteiten de vergunningplicht te schrappen en voor een aantal de vergunningplicht om te zetten naar een systeem van algemene regels. Voor een aantal activiteiten zal de vergunningplicht blijven bestaan. Voorlopige schattingen gaan uit van een reductie van het aantal vergunningen van 1.150 per jaar. Zowel de administratieve als de bestuurlijke lasten kunnen hierdoor verminderen. De daadwerkelijke vermindering kan pas worden aangegeven na opstelling en invoering van de ministeriële regeling waarin nader bepaald wordt voor welke activiteiten de vergunningplicht vervalt, voor welke activiteiten een algemene regel gaat gelden en welke activiteiten vergunningplichtig blijven.

6.3 Implementatie van de TSI Exploitatie en verkeersleiding

De wijzigingen van het Besluit spoorverkeer en het Besluit spoorwegpersoneel 2011 veroorzaken geen administratieve lasten voor bedrijven of burgers. Het besluit bevat geen informatieverplichtingen dan wel andere verplichtingen die resulteren in kosten voor burgers en bedrijven.

De wijzingen van het Besluit spoorverkeer en het Besluit spoorwegpersoneel 2011 hebben geen gevolgen voor burgers, overheid of het milieu. Voor het bedrijfsleven zijn wel gevolgen voorzien. Echter, omdat de implementatie van de TSI Exploitatie en verkeersleiding een formalisering van de staande praktijk is, zullen slechts kleine aanpassingen nodig zijn in de processen van de beheerders en de spoorwegondernemingen. Deze extra lasten die hierdoor voor het bedrijfsleven ontstaan zijn nihil.

7. Adviezen

7.1 Uitvoerbaarheids-, handhaafbaarheids- en fraudebestendigheidstoets

Het conceptbesluit is in het kader van een uitvoeringstoets voorgelegd aan ProRail. Het conceptbesluit is in het kader van een uitvoerbaarheids-, handhaafbaarheids- en fraudebestendigheidstoets voorgelegd aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: de ILT). Beide organisaties achten het besluit uitvoerbaar en handhaafbaar met op onderdelen suggesties en opmerkingen. Hieronder is per onderdeel van het besluit ingegaan op de belangrijkste wijzigingen naar aanleiding van deze toetsen.

Besluit bijzondere spoorwegen

Naar aanleiding van opmerkingen van zowel ProRail als de ILT is artikel 2 over het toepassingsbereik van het Besluit bijzondere spoorwegen aangescherpt en daarmee verduidelijkt. De bijbehorende toelichting is eveneens aangescherpt, uitgebreid en van voorbeelden voorzien.

Naar aanleiding van vragen van beide instanties is de definitie van het begrip vervoerder aangescherpt: het element «over tractie beschikken» is toegevoegd. Een verlader of verlosser beschikt veelal niet over eigen tractie, en is daarmee geen vervoerder in de zin van dit besluit.

De ILT merkt op dat de formulering van de artikelen 3 en 4 zo luidt dat alleen de voorzieningen en maatregelen om risico's te beheersen moeten worden beschreven. Voor toezicht acht zij het belangrijk dat ook de risico's zelf worden beschreven. Het derde lid van de artikelen 3 en 4 is hierop aangepast.

Naar aanleiding van de opmerking van de ILT over de onderzoeksbevoegdheid zoals in artikel 17 (oude nummering) was opgenomen, is in overleg met de ILT besloten dit artikel te schrappen. Dit artikel blijkt naast de al bestaande wettelijke bepalingen niet nodig.

Vereenvoudiging omgevingsregime hoofdspoor

Naar aanleiding van het commentaar van ProRail zijn de artikelen 22, onderdeel C, (het voorgestelde artikel 24b Besluit spoorweginfrastructuur), en 22, onderdeel D, (het voorgestelde artikel 28 Besluit spoorweginfrastructuur) geschrapt. In artikel 24b werd de begrenzing ter plaatse van overwegen waarbinnen het verbod van artikel 19 Spoorwegwet geldt om zonder vergunning gebruik te maken van de hoofdspoorwegen en naast gelegen gronden, uitgewerkt in een 11/500-ruit. Echter zowel in de vigerende regelgeving als in het nieuwe omgevingsregime mag binnen het 11-metergebied al niet zonder vergunning gebouwd worden. Het voorgestelde artikel is daarom overbodig en wordt geschrapt. In artikel 28 Besluit hoofdspoorweginfrastructuur was een bepaling ten aanzien van overgangsrecht opgenomen. Deze bepaling zal in een in ambtelijke voorbereiding zijnde ministeriële regeling worden opgenomen.

Implementatie TSI Exploitatie en verkeersleiding

De opmerkingen over de implementatie van de TSI-OPE hebben niet geleid tot het wijzigen van het conceptbesluit op dit onderdeel, behoudens enkele juridisch-technische aanpassingen.

Nieuwe artikelen

Tijdens het uitvoeren van de genoemde toetsen is in samenwerking met ProRail en de ILT een drietal nieuwe artikelen in het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen tot stand gekomen. Deze artikelen zijn toegelicht in hoofdstuk 5 in de nota van toelichting en de artikelsgewijze toelichting bij artikel 20, onderdeel B.

7.2. Overlegorganen

Het besluit is voorgelegd aan de Directie Participatie van de Overlegorganen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (hierna: OIenM).

De Directie participatie heeft reacties ontvangen van de NS, NS Spooraansluitingen, ProRail, Lloyds register, Sitech services/ Chemelot, Tata Steel, DB Schenker, Historisch Railvervoer Nederland, de EVO en de Bentheimer Eisenbahn. Op basis van de ontvangen reacties heeft het OIenM een rapportage uitgebracht aan het ministerie met een aantal adviezen en aandachtspunten.

De adviezen betreffen de reikwijdte van het besluit, de aan de verlichting van treinen te stellen eisen, de wijze van implementatie van de TSI Exploitatie en verkeersleiding en de wijze van melding van incidenten. De adviezen hebben geleid tot diverse aanpassingen van het besluit en de toelichting. De toelichting op artikel 2 (reikwijdte van het besluit) is aangevuld en daarmee verduidelijkt. Het besluit en de toelichting zijn op het punt van de verlichtingseisen en de meldplicht bij incidenten aangepast. De opmerkingen aangaande de implementatiewijze van de TSI hebben geleid tot enkele aanpassingen in het besluit en tot de afspraak dat het ministerie in overleg met de sector zal treden over de in algemene zin bij de sector bestaande probleempunten aangaande de Europese en nationale spoorregelgeving en de afstemming daarover met het ministerie.

De aanbevelingen betreffen de bescherming aan museumspoorlijnen, de algemene zorgplichten voor vervoerders en beheerders, de relatie met het Staatsverdrag van 1908 over de route Neuenhaus-Coevorden (Stb. 1909, nr. 57) en diverse onduidelijkheden in begrippen en definities. Deze aanbevelingen hebben niet geleid tot aanpassingen van het besluit. Wel is de toelichting op een enkel punt iets verduidelijkt.

Bij dit besluit heeft naast de bovengenoemde afstemming via de OIenM geen openbare internetconsultatie[7] plaatsgevonden, omdat dit besluit geen noemenswaardige gevolgen heeft voor andere partijen dan die door de OIenM zijn vertegenwoordigd.

8. Inwerkingtreding

De inwerkingtreding van dit besluit wordt in beginsel bepaald in een koninklijk besluit. De datum van de inwerkingtreding kan per artikel en per onderdeel verschillend worden vastgesteld.

Bij de inwerkingtreding van de artikelen uit de hoofdstukken 1 tot en met 5 en hoofdstuk 7 zal worden aangesloten bij de inwerkingtreding van de wet tweede tranche. Hierdoor treden alle regels voor bijzondere spoorwegen op hetzelfde moment in werking, en kan de thans vigerende wet- en regelgeving voor deze spoorwegen vervallen. Zie voor een toelichting op het vervallen van de vigerende regelgeving de toelichting op artikel I, onderdeel OO, van genoemde wet.

Voor de artikelen 21 en 23 tot en met 25 voorziet dit besluit wel in de inwerkingtreding. Die artikelen zullen, in afwijking van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten, de dag na publicatie van dit besluit in het Staatsblad in werking treden. Zoals in hoofdstuk 4 van deze nota van toelichting is aangegeven, voorzien de wijzigingsartikelen opgenomen in artikel 23 en 24 van dit besluit in de implementatie van de TSI Exploitatie en verkeersleiding.[8] De artikelen 21 en 25 bevatten enkel wetstechnische aanpassingen die nodig zijn om twee amvb's in overeenstemming te brengen met de wet tweede tranche.

---

[7] Kamerstukken II 2013/14, 29 362, nr. 224.

[8] Implementatie van EU-regelgeving is een uitzondering op de vaste verandermomenten en de minimuminvoeringstermijn, Aanwijzingen voor de Regelgeving, nr. 174.

II. Artikelsgewijze toelichting

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

spoorwegbeheerder

De spoorwegbeheerder is diegene die een bijzondere spoorweg operationeel ter beschikking stelt. Dat wil zeggen dat degene die een bijzondere spoorweg vrij geeft voor gebruik door een of meerdere vervoerders (toegang) degene is die verantwoordelijk is voor de staat van de spoorweginfrastructuur van die bijzondere spoorweg en de treindienstleiding. De spoorwegbeheerder kan de eigenaar, eigenaarsvereniging, een andere zakelijk gerechtigde, en/of zelfs vervoerder zijn. De vervoerder is degene die met treinen gebruik maakt of laat maken van de spoorweginfrastructuur van de bijzondere spoorweg, en daartoe over tractie beschikt. Een verlader of verlosser beschikt veelal niet over eigen tractie, en is daarmee geen vervoerder in de zin van dit besluit. Vervoerders kunnen tevens spoorwegbeheerder zijn. Zowel de vervoerder als de spoorwegbeheerder hoeven niet een «spoorwegonderneming» of een «beheerder» als bedoeld in de wet te zijn. Als een vervoersmaatschappij zowel op het hoofdspoorwegnet als op een bijzondere spoorweg rijdt, is deze zowel spoorwegonderneming in de zin van de wet als vervoerder in de zin van dit besluit.

treinbestuurder

De bestuurder is in de meeste gevallen de machinist, maar kan ook een rangeerder zijn en daarom is gekozen voor de neutrale term treinbestuurder. Uit artikel 1 van de wet volgt dat de bestuurder een veiligheidsfunctie als bedoeld in dat artikel uitoefent.

sein

In dit besluit is een brede betekenis aan het begrip «sein» gegeven ten einde de bestaande praktijk, waarin ook met bijvoorbeeld vlaggen wordt geseind, te faciliteren.

Artikel 2

Artikel 2 moet in samenhang met artikel 94 van de wet gelezen worden. Het besluit, alsmede enkele bepalingen uit de wet, zijn ingevolge artikel 94, derde lid, van de wet van toepassing op alle spoorwegen die niet zijn aangewezen als hoofdspoorwegen of lokale spoorwegen. Bepaalde spoorwegen zijn daar echter geheel of gedeeltelijk van uitgezonderd.

In het eerste lid is opgenomen dat de wet en het besluit niet van toepassing zijn op mini- en modelspoorwegen met een nominale spoorwijdte van minder dan 500 millimeter. De nominale spoorwijdte is de afstand tussen het hart van de ene spoorstaaf tot het hart van de andere spoorstaaf. Er zijn geen veiligheidsgronden aanwezig om hier spoorregelgeving voor te stellen. Hetzelfde geldt voor eventueel iets bredere spoorwegen die als attractie of speeltoestel aan te merken zijn. Hierop is de warenwetgeving van toepassing.

Het tweede lid regelt een uitzondering op het toepassingsbereik voor bijzondere spoorwegen binnen de poort van het terrein van een bedrijf. De situatie zoals die bestond voor de inwerkingtreding van dit besluit is hiermee, hoewel anders omschreven, voortgezet. Het kan gaan om

spoorwegen die niet zijn aangesloten op een hoofdspoorweg of lokale spoorweg en geheel binnen een terrein van een bedrijf liggen. Een dergelijke spoorweg kruist geen voor het openbaar verkeer openstaande wegen. Een bedrijf omvat overigens een veelheid aan entiteiten, het al dan niet nastreven van winst is de toepassing van deze bepaling niet van belang. Een voorbeeld van deze categorie is de spoorweg gelegen binnen het terrein van het Openluchtmuseum Arnhem.

Het kan ook gaan om spoorwegen die wel een aansluiting op voor openbaar vervoer gebruikte spoorwegen hebben en daarom veelal zullen kruisen met voor het openbaar verkeer openstaande wegen. Voor zover die spoorwegen liggen binnen een niet voor het publiek vrij toegankelijk terrein van een bedrijf, zijn ze ook uitgezonderd van het grootste gedeelte van de regels. Voorbeelden van deze categorie spoorwegen zijn de spoorweg op het chemiebedrijventerrein Chemelot in Zuid-Limburg en de spoorweg op het terrein van Tata Steel in IJmuiden. Ten overvloede is opgemerkt dat het gedeelte van een dergelijke bijzondere spoorweg dat buiten het terrein ligt wel onder alle regels van dit besluit en onder de in artikel 94, derde lid, van de wet genoemde bepalingen van de wet valt.

Er is één uitzondering op de notie dat op bovengenoemde soorten bijzondere spoorwegen geen spoorregels van toepassing zijn: de meldplicht zoals opgenomen in artikel 17. Omwille van de duidelijkheid – bijvoorbeeld over wie onder de spoorwegbeheerder die de melding moet doen verstaan wordt – zijn ook de artikelen 1 en 2 van wet en 1 en 2 van het besluit van toepassing.

Het derde lid regelt dat het overgrote deel van de regelgeving evenmin van toepassing is op bijzondere spoorwegen die niet (meer) gebruikt worden en daartoe ontoegankelijk voor spoorverkeer zijn gemaakt. Een dergelijke bijzondere spoorweg, of een gedeelte daarvan is op een zodanige manier is gedemonteerd, gesloopt of geblokkeerd, dat deze niet meer voor spoorverkeer gebruikt kan worden. Dat wil zeggen dat de spoorweg fysiek niet meer begaanbaar is voor spoorvoertuigen. Regels over verlichting, seinen en snelheden zijn in zo'n geval niet nodig. Als een bijzondere spoorweg weer in gebruik toegankelijk wordt gemaakt of wordt hersteld en daarna weer in gebruik wordt genomen zijn uiteraard dan de regels van dit besluit weer van toepassing. Tot die tijd zijn enkel het omgevingsregime en enkele verbodsbepalingen, inclusief de daarbij behorende handhavingbepalingen van toepassing, zodat het mogelijk blijft om deze ongebruikte spoorwegen weer voor spoorverkeer te gaan gebruiken (te revitaliseren). Hetzelfde geldt voor het overgangsrecht in artikel 27. Ook hier zijn omwille van de duidelijkheid de artikelen 1 en 2 van de wet en 1 en 2 van besluit van toepassing.

Hoofdstuk 2. Veilig gebruik van bijzondere spoorwegen

Artikelen 3 en 4

In de artikelen 3 en 4 is een algemene zorgplicht voor de spoorwegbeheerder respectievelijk de vervoerder opgenomen. Bij de spoorwegbeheerder gaat het om de verplichting de bijzondere spoorweginfrastructuur zodanig te onderhouden en van beveiligingsmaatregelen te voorzien dat een veilig gebruik van de bijzondere spoorweg gewaarborgd is. Ook het regelen van de toegang tot de bijzondere spoorweg en de treindienstleiding – voor zover die nodig is – vallen onder de verplichtingen van de spoorwegbeheerder.

De vervoerder heeft een actieve plicht om toe te zien op de veiligheid van het vervoer en op de veiligheid van de personen die hij vervoert of in- of uitstappen. Beide partijen moeten de risico's van hun respectievelijke

verantwoordelijkheid onderkennen en passende maatregelen nemen dan wel voorzieningen treffen waar dat nodig is om die deze risico's te beheersen. In het tweede lid van beide artikelen is omschreven wat deze verplichting in elk geval inhoudt; zo is de beheerder die een treindienstleider in – al dan niet vrijwillige – dienst heeft verantwoordelijkheid voor diens vakbekwaamheid en geschiktheid. Dit veronderstelt bijvoorbeeld het voorzien in (na)scholing van deze treindienstleider.

Het tweede lid van beide artikelen bevat een administratieve verplichting om te beschrijven en bij te houden welke maatregelen en voorzieningen getroffen worden om de veiligheid te borgen. Zo kan beschreven worden in welke gevallen en waarom over wordt gegaan tot het plaatsen van beveiliging bij overwegen, hoe het (na)scholingsprogramma van personen met een veiligheidsfunctie er uit ziet, maar ook welke onderhouds- en afkeurnormen worden gehanteerd bij het onderhoud van de bijzondere spoorweginfrastructuur, en hoe hier aan gevolg is gegeven bij het daadwerkelijke onderhoud.

Het derde lid van zowel artikel 3 als artikel 4 bevat een grondslag om, indien noodzakelijk, nadere regels te kunnen stellen over deze administratieverplichting. Het niet of onvoldoende zorg dragen voor de veiligheid van de bijzondere spoorweg, het vervoer erover of de administratieve verplichting is beboetbaar gesteld in artikel 18.

In het vierde lid van artikel 4 is ter concretisering van de algemene zorgplicht een mededelingsplicht opgenomen in het geval van vervoer van gevaarlijke stoffen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor wordt geregeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en in de daarop gebaseerde Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen. In die regeling worden de onderscheiden gevaarlijke stoffen aangeduid met een zogenaamd UN-nummer. Deze stoffen krijgen daarnaast een gevaarsidentificatienummer.

Deze nummers zijn bekend bij alle instanties die met de hulpverlening bij ongevallen met deze stoffen zijn belast.

Uit het oogpunt van verkeersveiligheid op het spoor en ingeval van ongelukken is het derhalve van groot belang dat de beheerder en de treinbestuurder voor de aanvang van het transport op de hoogte zijn van deze nummers. Voor hoofdspoorwegen bestaat op grond van het Besluit spoorverkeer voor een spoorwegonderneming een soortgelijke meldplicht inzake gevaarlijke stoffen.

In het vijfde lid van artikel 4 is bepaald dat de vervoerder de trein met de gevaarlijke stoffen niet mag laten vertrekken indien de mededeling, bedoeld in het vierde lid, niet is gedaan.

In het zesde lid van artikel 4 is geregeld dat de spoorwegbeheerder naar aanleiding van de mededeling aanwijzingen kan geven in het belang van een veilig en ongestoord gebruik van de bijzondere spoorwegen. De vervoerder is verplicht die aanwijzingen op te volgen.

Artikel 5

In artikel 1 van de wet is de bestuurder van een trein als een persoon met een veiligheidsfunctie aangemerkt. In artikel 5 van dit besluit wordt aanvullend daarop de treindienstleider als veiligheidsfunctionaris aangemerkt. Als gevolg hier van gelden artikel 4 van de wet, en de bijbehorende straf- en beboetbaarstellingen voor de personen die deze functies vervullen. Aanvullend daarop is in het tweede lid geregeld dat personen die een veiligheidsfunctie uitoefenen minimaal achttien jaar oud moeten zijn, in aansluiting op hetgeen op hoofdspoorwegen gebruikelijk

is. Op grond van het derde lid kan de Minister ontheffing van het gestelde in het tweede lid verlenen voor 16- en 17-jarigen wanneer het andere spoorverkeer of personen niet in gevaar kunnen zijn. Het kan dan gaan om kortdurende spoorbewegingen met een zeer lage snelheid door 16- en 17-jarigen als bestuurder op terreinen waar geen of weinig andere personen aanwezig zijn.

Artikel 6

Dit artikel regelt dat het aan de spoorwegbeheerder is om het spoorverkeer daar waar dit in verband met de veiligheid nodig is te regelen door middel van seinen. In het tweede lid zijn twee gevallen opgenomen waar het spoorverkeer in elk geval geregeld moet zijn door seinen. Seinen voeren heeft geen functie als de bestuurder van een trein de seinen niet in acht neemt. Daarom bevat dit artikel de verplichting voor de bestuurder om de seinen in acht te nemen en is hij bestuurlijk beboetbaar als hij dat niet doet. Ook een bestuurder die zich nog niet op de bijzondere spoorweg begeeft, bijvoorbeeld omdat hij vanaf een hoofdspoorweg de bijzondere spoorweg op wil rijden, dient de voor hem bestemde seinen in acht te nemen.

Artikel 7

Dit artikel stelt regels over de zichtbaarheid van treinen in de nacht, bij mistig weer of bij anderszins slecht zicht. Het gaat om minimumeisen: treinen moeten ten minste zijn voorzien van een wit of geel stralend licht aan de voorkant en een rood stralend licht aan de achterkant van het krachtvoertuig. Bij rangeren verandert de richting van de trein voortdurend en is het dus onmogelijk om van «voorkant» en «achterkant» te spreken. In het geval er gerangeerd wordt is daarom in het tweede lid geregeld dat de voorzijde van een trein, gelet op de rijrichting, voorzien moet zijn van een licht ongeacht de kleur. Het vierde lid regelt in geval dat een of meerdere lichten aan de voorzijde kapot zijn, het niet meteen noodzakelijk is het vervoer te stoppen. Indien een bestuurder zowel met snelheid rijdt die het mogelijk maakt de trein tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover de bestuurder de spoorweg kan overzien en waarover de spoorweg vrij is, en de bestuurder bij de nadering van een overweg tijdig een geluidssignaal afgeeft, mag verder gereden worden. Een verplichting is dit overigens niet, het ligt voor de hand dat het repareren van de verlichting, als dat mogelijk is, te verkiezen is.

Artikel 8

Artikel 8 regelt de toegestane snelheid op bijzondere spoorwegen. De Minister kan op aanvraag van een beheerder ontheffing verlenen. Bij een besluit hierover worden betrokken andere partijen gehoord. Bij een ontheffing waarin bepaald wordt dat op een bijzondere spoorweg harder mag worden gereden, kunnen in het belang van de veiligheid voorschriften worden verbonden. Ook kan de ontheffing onder beperkingen worden afgegeven, bijvoorbeeld alleen voor bepaalde tijdstippen.

Een situatie op een bijzondere spoorweg kan veranderen, daarom is het mogelijk om een ontheffing te wijzigen, bijvoorbeeld als de bijzondere spoorweg significant drukker bereden wordt waardoor de veiligheidssituatie veranderd is. Handelen in strijd met de toegestane snelheid zoals bepaald in het eerste lid, in een ontheffing of in een besluit op grond van het derde lid, dan wel met de voorschriften of beperkingen verbonden aan een ontheffing is verboden op grond van het vijfde lid.

In uitzonderlijke gevallen kan zelfs rijden met 30 kilometer per uur niet veilig genoeg zijn. Indien nodig kan de Minister daarom op bepaalde trajecten of delen daarvan een lagere maximale snelheid vaststellen. Uiteraard worden in zo'n geval alle in het geding zijnde belangen zorgvuldig afgewogen.

In artikel 26 van dit besluit is voorzien in overgangsrecht voor beschikkingen en concessies inzake het mogen afwijken van de voorgeschreven snelheid en die beschikkingen en concessies reeds voor de inwerkingtreding van dit besluit zijn verleend.

Artikel 9

Artikel 9 is aanvullend op artikel 8 bedoeld. Het spreekt voor zich dat ondanks een toegestane snelheid het verboden is om harder te rijden dan veilig is omdat de remmen niet sterk genoeg zijn of de specifieke ligging van de bijzondere spoorweginfrastructuur een bepaalde snelheid niet toelaat.

Hoofdstuk 3. Bescherming van bijzondere spoorwegen

Artikel 10

Het eerste lid van artikel 10 bevat verbodsnormen voor diverse gedragingen en handelingen die de veiligheid op en nabij de bijzondere spoorweginfrastructuur in gevaar kunnen brengen, het gebruik van deze spoorweginfrastructuur kunnen hinderen of er schade aan kunnen toebrengen. Deze verboden dienen ter bescherming van de inrichting van de bijzondere spoorweginfrastructuur en het spoorverkeer daarover, en richten zich in beginsel tot iedereen.

In het tweede lid is geregeld dat de genoemde verboden niet gericht zijn tegen diegenen die rechtmatig werkzaamheden uitvoeren of handelingen verrichten, zoals de beheerder, de vervoerder en toezichthouders. Ook kan de spoorwegbeheerder toestemming verlenen om de in het eerste lid, onderdeel c, bedoelde gedragingen te verrichten. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als er door de beheerder een rondleiding wordt gegeven aan derden, waardoor deze personen zich langs de bijzondere spoorweg bevinden.

Artikel 3 van de wet geldt ook voor bijzondere spoorwegen. Het is een vangnetbepaling in de gevallen dat een bepaalde gevaarzettende gedraging niet onder meer specifieke artikelen, zoals onderhavig artikel, zou vallen. Dat artikel bevat namelijk het algemene verbod gevaar voor spoorwegen te veroorzaken of het verkeer op de spoorweg te hinderen, vergelijkbaar met artikel 5 Wegenverkeerswet 1994, waarin een soortgelijke gedragsnorm ten aanzien van het wegverkeer opgenomen is.

Artikel 11

Het omgevingsregime geregeld in artikel 11 bevat een algemeen verbod om werkzaamheden uit te voeren of zaken te bouwen, aan te brengen, enzovoorts, rondom een bijzondere spoorweg. Hiermee wordt voortgeborduurd op de voorgaande regelgeving die voor de meeste spoorwegen die nu bijzondere spoorwegen zijn, gold. In een ministeriële regeling gebaseerd op dit artikel zullen de afstanden waarbinnen dit verbod geldt worden gespecificeerd.

In het tweede lid is geregeld dat de genoemde verboden niet gericht zijn tegen diegenen die rechtmatig werkzaamheden uitvoeren of handelingen verrichten, zoals de beheerder, de vervoerder en toezichthouders.

De afstanden waarbinnen dit verbod geldt kunnen ingevolge het derde lid voor verschillende soorten bijzondere spoorwegen verschillend worden vastgesteld, zodat recht kan worden gedaan aan de grote diversiteit van de bijzondere spoorwegen en bijvoorbeeld binnen of buiten de bebouwde kom een andere afstand in acht genomen moet worden. De afstanden kunnen ingevolge het derde lid ook voor verschillende activiteiten, genoemd in het eerste lid, verschillend worden vastgesteld. Zo is het mogelijk om voor het aanbrengen van beplantingen een andere marge in acht te nemen dan voor het oprichten van een gebouw, omdat niet iedere activiteit dezelfde risico's voor het verkeer over de bijzondere spoorweg met zich meebrengt.

In het vierde lid is geregeld dat de Minister ontheffing kan verlenen van het verbod, bedoeld in het eerste lid. Mocht het maatwerk in de ministeriële regeling in een specifiek geval geen uitkomst bieden, dan kan op aanvraag een ontheffing worden verleend, als tenminste de veiligheid van het spoorverkeer door de activiteiten niet in gevaar gebracht wordt of kan worden. Dit is een afweging van de Minister (in de praktijk de ILT), die zo nodig beperkingen aan de ontheffing kan verbinden of voorwaarden kan opleggen. Zo kan het aanbrengen van beplantingen binnen de grens, bedoeld in het eerste lid, toegestaan worden met een ontheffing op grond van het vierde lid, op voorwaarde dat de beplanting klein gehouden wordt zodat de zichtlijnen niet in het geding komen.

Hoofdstuk 4. Spoorwegovergangen en bruggen

Artikelen 12 tot en met 15

Artikel 12, eerste lid, stelt dat de spoorwegbeheerder spoorwegovergangen die gelegen zijn in voor het openbaar verkeer openstaande wegen voorziet van Andreaskruisen. Hiermee wordt de spoorwegovergang een overweg als bedoeld in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en heeft de trein ingevolge artikel 15a van dat reglement voorrang op het wegverkeer.

In het tweede lid van artikel 12 is een uitzondering op het eerste lid opgenomen voor spoorwegen waarover minder dan één keer per week wordt gereden.

Zoals in paragraaf 2.5 is toegelicht, is het aan de spoorwegbeheerder om een overweg (die kruisingen waar in elk geval een Andreaskruis geplaatst is) te beveiligen. Er is geen vergunning vereist, maar om «wildgroei» aan vormen van beveiliging te voorkomen is in artikel 13 voorschreven dat de Minister, in de praktijk de ILT, om advies wordt gevraagd. Op grond van het tweede lid kunnen nadere regels worden gesteld over de wijze van beveiligen, voortbordurend op de voorgaande regelgeving.

De artikelen 14 en 15 vormen een voortzetting van de voorgaande regelgeving op dit gebied en komen inhoudelijk overeen met hetgeen gebruikelijk is op hoofdspoorwegen. Artikel 14 is van toepassing op de situatie dat een bijzondere spoorweg samenloopt met een voor het openbaar verkeer openstaande weg (straatspoor). Artikel 15 ziet op de situatie dat een spoorwegovergang niet is voorzien van een Andreaskruis. Dat kan het geval zijn als een spoorweg kruist met een *niet* voor het

openbaar verkeer openstaande weg en de spoorwegbeheerder geen Andreaskruisen plaatst.

Artikel 16

In het algemeen deel van de toelichting is reeds toegelicht dat de artikelen 24 en 25 van het Besluit hoofdspoorweginfrastructuur van overeenkomstige toepassing zijn op beweegbare spoorwegbruggen. Daar waar in die artikelen «beheerder» staat dient uiteraard «spoorwegbeheerder» gelezen worden.

Hoofdstuk 5. Handhaving en overige bepalingen

Artikel 17

Dit artikel regelt dat de spoorwegbeheerder bij de Minister (in de praktijk de ILT) melding moet doen van incidenten en ongevallen. Het gaat dan in elk geval om elk dodelijk ongeval, incidenten die blijvend letsel veroorzaken of tot een ziekenhuisopname leiden. Bij de melding moet de aard en de omvang van het incident of het ongeval vermeld worden. De melding is vormvrij. In het derde lid is een uitzondering op die meldplicht opgenomen wanneer het incident of ongeval reeds op grond van andere regelgeving is gemeld. Gedacht kan worden aan een melding van een arbeidsongeval op grond van de Arbeidsomstandighedenwet.

Artikelen 18 en 19

Deze artikelen geven uitvoering aan de artikelen 77 en 87, eerste en tweede lid, van de wet. Artikel 77 regelt dat de door de Minister op grond van de in dit besluit uitdrukkelijk als overtreding aangemerkte feiten kunnen worden bestraft met een bestuurlijke boete. Artikel 87 stelt dat overtredingen die in dit besluit uitdrukkelijk als strafbaar feit worden aangemerkt, worden gestraft met hechtenis van ten hoogste twee maanden of een geldboete van de tweede categorie, respectievelijk met hechtenis van ten hoogste drie maanden of een geldboete van de derde categorie.

Bij de keuze tussen bestuursrechtelijke en strafrechtelijke handhaving van dit besluit is aangesloten bij hetgeen op de hoofdspoorwegen gebruikelijk is. Voor een uitgebreide toelichting op het sanctiestelsel van de wet en de keuzes die daarin zijn gemaakt, zie de memorie van toelichting bij artikel 77 en 87 van de wet.[9]

Hoofdstuk 6. Wijziging van andere besluiten

Artikel 20

Onderdeel A

In dit artikel wordt het begrip hoofdspoorweginfrastructuur vervangen door hoofdspoorwegen, waardoor het artikel in lijn is met de wet.

---

[9] Kamerstukken II 2010/11, 32 666, nr. 3, p. 13 en verder.

Onderdeel B

– Artikel 16b

De Spoorwegveiligheidsrichtlijn geeft de mogelijkheid historische voertuigen uit te sluiten van de werking er van. Met artikel 16b in het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen wordt daar wat betreft het veiligheidscertificaat gebruik van gemaakt door een vrijstelling als bedoeld in artikel 27, derde lid. Bij deze vrijstelling is van belang dat de veiligheid wel gegarandeerd is. Daarom is in het artikel de restrictie opgenomen dat de vrijstelling alleen geldt in het geval aan een aantal cumulatieve voorwaarden is voldaan.

Alleen als het gaat om historische spoorvoertuigen kan een spoorwegonderneming onder deze vrijstelling vallen (zie voor andere gevallen de toelichting op artikel 16c van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen). Met historische spoorvoertuigen wordt veelal enkel op bijzondere spoorwegen gereden (op bijzondere spoorwegen is de Spoorwegveiligheidsrichtlijn niet van toepassing). In het geval met deze spoorvoertuigen ook op een beperkt traject op het hoofdspoor gereden wordt, kan dat zonder veiligheidscertificaat, indien deze spoorwegonderneming slechts historische voertuigen gebruik maakt van de hoofdspoorweg in het verlengde van de bijzondere spoorweg. Het gebruik van de hoofdspoorweg moet zich vervolgens beperken tot het stuk van die hoofdspoorweg tot het eerste aan die hoofdspoorweg gelegen station. De hoofdspoorwegen vanaf zo'n station zijn de door het normale spoorverkeer bereden hoofdspoorwegen, daar past een spoorwegonderneming zonder veiligheidscertificaat niet tussen. Het is dus niet mogelijk om met historische voertuigen gebruik te maken van alle hoofdspoorwegen zonder dat de spoorwegonderneming beschikt over een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 27, tweede lid, van de wet.

Waar het enkele gebruik van het hoofdspoor zich beperkt tot het eerste aan de spoorweg gelegen station gezien vanaf de aansluiting van de bijzondere spoorweg op het hoofdspoor, zijn lichtere eisen dan die uit het hebben van een veiligheidscertificaat voortvloeien voldoende om een veilig gebruik van deze hoofdspoorwegen te garanderen. De derde eis is daarom dat de bedoelde spoorwegondernemingen die gebruik maken van deze stukjes hoofdspoorweg, dat mogen mits zij beschikken over een veiligheidsbeheersysteem. Artikel 16a, eerste lid, onderdelen a tot en met e, en het tweede lid, van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegenis is op dit veiligheidbeheersysteem van overeenkomstige toepassing. Hierdoor moet het veiligheidbeheersysteem onder andere passend zijn bij de aard en omvang van de spoorwegonderneming. Aan welke eisen dat veiligheidsbeheersysteem verder moet voldoen, wordt vastgelegd in een ministeriële regeling.

Tot slot is een voorwaarde dat spoorwegondernemingen die voldoen aan de voorwaarden, genoemd in de onderdelen a, b, en c van artikel 16b, daarvan melding doen aan de Minister, in de praktijk is dit de ILT. Pas na een eenmalige melding voldoen zij aan alle voorwaarden uit artikel 16b en zijn zij dus vrijgesteld van de verplichting een veiligheidscertificaat te hebben. Hiermee wordt verzekerd dat de rijksoverheid een overzicht van deze spoorwegondernemingen heeft zodat er gerichte controles met betrekking tot bijvoorbeeld het veiligheidsbeheersysteem kunnen plaatsvinden. Indien nodig kan de Minister handhavend optreden op grond van artikel 76 van de Spoorwegwet.

– Artikel 16c

De Spoorwegwet biedt de mogelijkheid om een vrijstelling te verlenen van de verplichting om over een veiligheidscertificaat te beschikken. Net als in artikel 16b van het Besluit bedrijfsvergunningen en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen is in dit artikel een dergelijke vrijstelling opgenomen.

Spoorwegondernemingen die enkel gebruik maken van een beperkt deel van het hoofdspoor dat direct aansluit het terrein van een bedrijf en daar uitsluitend rangeeractiviteiten ten behoeve van de voorbereiding van vervoer, of na het vervoer, uitvoeren, of van de hoofdspoorweg gebruik maken in afwachting van of in het kader van het laden of lossen, verrichten geen vervoer; zij vervoeren immers geen goederen of personen. Daarom hoeven de eisen ten aanzien van het veiligheidscertificaat niet van toepassing te zijn als de verrichtingen op hoofdspoorwegen genoemd in bijlage 2 behorende bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen, enkel bestaan uit rangeeractiviteiten.

Waar het enkele gebruik van het hoofdspoor zich beperkt tot het hoofdspoor dat direct aansluit op terrein van een met het hoofdspoor verbonden bedrijf, is het vanuit spoorwegveiligheidsoogpunt niet noodzakelijk de hierboven bedoelde spoorwegondernemingen te verplichten om over een veiligheidscertificaat te beschikken. De hoofdspoorwegen bedoeld in artikel 16c, onderdeel a, zijn (delen van) hoofdspoorwegen waar geen lichtseinen zijn geplaatst. Dat zijn gebieden waar minder treinen rijden en minder complexe bewegingen plaatsvinden. Vanaf het S-bord no. 301 (ook bekend als Stop-bord, opgenomen in bijlage 4 bij de Regeling spoorverkeer) begint het met lichtseinen bediende gebied. De beheerder bepaalt waar S-borden geplaatst worden en kan hierdoor beïnvloeden waar het gebied waarvoor de vrijstelling geldt, eindigt.

Een tweede element vormt de eis dat op deze delen van hoofdspoorwegen uitsluitend rangeeractiviteiten ten behoeve van de voorbereiding van vervoer, of na het vervoer plaatsvinden. In dat geval zijn lichtere eisen dan die uit het hebben van een veiligheidscertificaat voortvloeien voldoende om een veilig gebruik van deze gedeeltes van hoofdspoorwegen te garanderen.

Artikel 16a, eerste lid, onderdelen a tot en met e, en het tweede lid, van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen zijn op dit veiligheidsbeheersysteem van overeenkomstige toepassing. Hierdoor moet het veiligheidbeheersysteem onder andere passend zijn bij de aard en omvang van de spoorwegonderneming. Aan welke eisen dat veiligheidsbeheersysteem verder moet voldoen, wordt vastgelegd in een ministeriële regeling.

Tot slot is een voorwaarde dat spoorwegondernemingen die voldoen aan de voorwaarden, genoemd in de onderdelen a, b en c van artikel 16c, daarvan melding doen aan de Minister. In de praktijk is dit de ILT. Pas na een eenmalige melding voldoen zij aan alle voorwaarden uit artikel 16c en zijn zij dus vrijgesteld van de verplichting een veiligheidscertificaat te hebben. Hiermee wordt verzekerd dat de rijksoverheid een overzicht van deze spoorwegondernemingen heeft, zodat er gerichte controles met betrekking tot bijvoorbeeld het veiligheidsbeheersysteem kunnen plaatsvinden. Indien nodig kan de Minister handhavend optreden op grond van artikel 76 van de Spoorwegwet.

Voor bedrijven die goederen of personen vervoeren en ook rangeeractiviteiten uitvoeren op de hoofdspoorwegen genoemd in bijlage 2 bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen, heeft dit artikel geen betekenis. Zij zullen uit hoofde van hun vervoersactiviteiten moeten beschikken over een veiligheidscertificaat.

– Artikel 16d

De fysieke begrenzingen van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur en die van Duitsland en België komen niet geheel overeen met de landsgrenzen. De overgang van het buitenlandse naar het Nederlandse spoorwegsysteem vindt plaats op een grensstation nabij de grens, waar de spoorwegondernemingen de tractie voor hun treinen kunnen wisselen. Het grensstation wordt bereikt via een hoofdspoorweg als aangewezen in artikel 16d, eerste lid: het Nederlandse deel van het zogenoemde grensbaanvak. Het grensbaanvak is (groten)deels uitgerust volgens de spoorweginfrastructuur van het buurland en onderscheidt zich van de Nederlandse spoorweginfrastructuur, bijvoorbeeld wat betreft het systeem van automatische treinbeïnvloeding.

De eisen uit de Spoorwegveiligheidsrichtlijn en (in navolging) de nationale wetgeving leidden ertoe dat aan spoorwegondernemingen die alleen van een grensbaanvak gebruik maken, onnodig zware eisen werden gesteld, die uit het oogpunt van de veiligheid niet nodig zijn. Uit het in bezit hebben van een veiligheidscertificaat deel B blijkt normaliter dat de spoorwegonderneming voorzieningen heeft getroffen om aan de specifieke eisen van het betrokken net te voldoen. Nu dit voor het Nederlandse deel van het grensbaanvak geen betekenis heeft, gelet op het feit dat hier grotendeels spoorweginfrastructuur van het buurland ligt, is het veiligheidscertificaat deel B voor Nederlandse hoofdspoorwegen daarom op de grensbaanvakken niet noodzakelijk. Daarom wordt een geldig A-certificaat van een spoorwegonderneming die enkel op de aangewezen grensbaanvakken rijdt gelijkgesteld met een B-certificaat, indien aan de eisen als neergelegd in dit artikel wordt voldaan.

De eisen in Verordening 1158/2010[10] zijn onverminderd van toepassing. In de praktijk is dit ook geen probleem. De in dit artikel bedoelde spoorwegondernemingen beschikken namelijk over het A-certificaat van een lidstaat van de Europese Unie en het veiligheidsbeheersysteem voldoet dus aan de in de verordening gestelde eisen. Het veiligheidsbeheersysteem dient ook procedures te bevatten waarmee een veilig gebruik van het grensbaanvak is gegarandeerd. Omwille van de handhaafbaarheid wordt van spoorwegondernemingen die onder dit artikel vallen verlangd dat zij zich melden bij de Minister (in de praktijk ILT).

Onderdeel C

Aan de veiligheidsbeheersystemen van spoorwegondernemingen die vallen onder artikel 16b, dan wel artikel 16c, worden niet zonder meer de eisen voortvloeiend uit artikel 16a, derde lid, van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen gesteld. Het is wel nodig om enkele eisen aan het veiligheidbeheersysteem te stellen. Ter verduidelijking is in artikel 20a Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen opgenomen dat de Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen vanaf inwerkingtreding van artikel 20, onderdeel B, van dit besluit, ook op de artikel 16b en 16c van dat besluit gebaseerd

[10] Verordening 1158/2010 van de Commissie van 9 december 2010 betreffende een gemeenschappelijke veiligheidsmethode ter beoordeling van de conformiteit met de vereisten voor de verkrijging van veiligheidscertificaten voor spoorwegen (Pb EU 2010, L326).

is. Hierdoor kunnen (enkele) artikelen van die regeling ook gelden voor de van het veiligheidscertificaat vrijgestelde spoorwegondernemingen.

Artikel 21

Artikel 1.1. van het Besluit geluidhinder geeft een definitie van «spoorwegexploitant». Na inwerkingtreding van de Wet lokaal spoor enerzijds, en het onderhavige besluit anderzijds, is deze definitie enigszins achterhaald. Bedoeld is om alle beheerders van spoorwegen, dan wel degene die opdracht geeft tot het aanleggen of wijzigingen van spoorwegen, aan te merken als spoorwegexploitant in de zin van het Besluit geluidhinder; daartoe is de definitie geactualiseerd.

Artikel 22

Onderdeel A

Conform de Aanwijzingen voor de regelgeving worden de definities niet langer geletterd, maar zonder aanduidingen in alfabetische volgorde geplaatst.

Tevens is het begrip «hoofdspoorwegen» komen te vervallen, aangezien het reeds in artikel 1 van de wet is opgenomen. Het begrip hoofdspoorwegen in de wet omvat óók de hoofdspoorwegen als bedoeld in artikel 124 van de wet.

Onderdelen B en C

Artikel 21 bevat de grenzen waarbinnen het verbod van artikel 19 van de wet geldt. De tekst van dit artikel is voor een groot deel ontleend aan de voor de wetswijziging door de eerder genoemde wet tweede tranche geldende artikelen 20 en 21 van de wet.

In het eerste lid, onderdeel e, betreft hoofdspoorweg op een brug of op een viaduct. Het betreft dus alleen de bruggen of viaducten waar een hoofdspoorweg op ligt. De viaducten of bruggen over een hoofdspoorweg, waar zelf geen hoofdspoorweg op rust, vallen niet onder de reikwijdte van het eerste lid, onderdeel e.

De begrippen «brug» en «viaduct» zijn minder onbepaald dan bijvoorbeeld het begrip «vaste constructie» en geven zodoende beter weer wanneer de begrenzing van onderdeel e van toepassing is. Dit voorkomt bovendien verwarring met de hoofdspoorweg op een zettingsvrije plaat. De hoofdspoorweg op een zettingsvrije plaat valt onder de begrenzing van het eerste lid, onderdeel a.

De meeste afstanden zijn behouden gebleven aangezien zij in de praktijk adequaat functioneren.

De afstanden in artikel 21, eerste lid, onderdelen d en e, van het Besluit hoofdspoorweginfrastructuur wijken af van de afstanden opgenomen in de artikelen 20 en 21 zoals die golden voor de wijziging van de Spoorwegwet door de eerder genoemde wet tweede tranche. Dit is mede ingegeven doordat de voormalige tekst in het oude wetsartikel moeilijk werkbaar bleek in de praktijk. De afstand waarbinnen het verbod van artikel 19 van de wet geldt, is voor hoofdspoorwegen in een tunnel en hoofdspoorwegen op een brug of op een viaduct gesteld op dertig meter. De keuze voor de afstand van dertig meter is gelegen in het beperken van zettingen (het inklinken van de grond door een hierop drukkende belasting). Spoorbruggen, viaducten en spoortunnels worden gebouwd met behulp van paalfunderingen. Daarvoor wordt in bepaalde delen van het land een paal in de grond geheid tot in de vaste zandlaag op ongeveer

dertig meter onder het maaiveld. Als deze paalfunderingen binnen druklijnen komen te liggen van grote bouwwerken die naast de spoorweg worden gebouwd, zal de spoorbrug, het viaduct of de spoortunnel uitermate kwetsbaar zijn. Zelfs zeer geringe zettingen kunnen spoorwegveiligheidsrisico's met zich meebrengen waardoor er voor is gekozen om een grens van dertig meter te hanteren voor de vergunningplicht. Dit gevaar is grotendeels afhankelijk van de grootte van het gebouw. Daarom kan door middel van algemene regels de vergunningplicht binnen deze grens van dertig meter aanzienlijk beperkt worden.

De afstand van dertig meter moet in het geval van een hoofdspoorweg in een tunnel worden gemeten in horizontale richting vanuit de verste buitenkant van de zijwand van de tunnel. Tot de tunnel moet ook de zogenoemde toeleidende bak worden gerekend. Dit is de U-vormige bak, inclusief de opstaande randen, die de hoofdspoorweg in het volledig dichte deel van de tunnel doet overgaan.

Voor een brug of viaduct geldt dezelfde manier van meten als voor een tunnel, maar dan vanuit de buitenste rand van de constructie.

In artikel 21, derde lid, van dit besluit is voorzien in een mogelijkheid om per besluit van de Minister een andere begrenzing vast te stellen. Deze mogelijkheid bestond voorheen in de wetstekst ook, maar kon slechts worden toegepast indien de bodemgesteldheid hiertoe aanleiding gaf. Er kunnen echter meerdere redenen zijn waardoor in een individueel geval aanpassing van de grenzen gewenst is. Hiertoe is mogelijk gemaakt dat ook op andere gronden een dergelijk besluit door de Minister genomen kan worden. Deze bevoegdheid is ingekaderd; alleen met het oog op de bescherming van de fysieke integriteit van de hoofdspoorwegen en in het belang van een veilig en ongestoord gebruik daarvan mag de grens afwijkend worden vastgesteld.

Het voormalige artikel 21 van de wet bevatte een verbod om zaken te bouwen die hoger dan een meter reiken. Van dit verbod kon de Minister een ontheffing verlenen. In een eerdere versie van dit artikel betrof het een ruit die werd gevormd door hoekpunten in het hart van het buitenste spoor op vijfhonderd meter aan weerszijden van de as van de weg en op twintig meter uit het hart van het spoor in de as van de weg (de zogenaamde 20/500-ruit). De afstanden zijn vervolgens gewijzigd waardoor sprake was van een 11/500-ruit. Hierdoor was er een overlap ontstaan tussen het verbod van artikel 19, waarvoor een vergunning nodig was, en het verbod van artikel 21 van de wet, waarvoor een ontheffing kon worden verleend. Er was dus sprake van een overbodige combinatie van twee instrumenten (vergunning en ontheffing). De overlap wordt met dit besluit weggenomen door enkel het voormalige artikel 19 van de wet over te nemen in dit besluit. Hierdoor is er nu nog slechts sprake van een verbod, behoudens vergunning binnen de grenzen die zijn aangegeven in artikel 21 van het Besluit hoofdspoorweginfrastructuur.

Onderdeel D

De artikelen 22 tot en met 24 van het Besluit hoofdspoorweginfrastructuur zijn vervallen. Deze artikelen hadden samen met artikel 21 van het Besluit hoofdspoorweginfrastructuur, vóór de inwerkingtreding van het onderhavige besluit, het aanvragen en verlenen van een omgevingsvergunning als onderwerp. In het huidige vergunningenstelsel dient het Besluit hoofdspoorweginfrastructuur slechts ter vaststelling van de grenzen waarbinnen het verbod van artikel 19 van de wet geldt.

Op het moment dat artikel I, onderdeel OO (artikel 116 van de Spoorwegwet) van de eerder genoemde wet tweede tranche in werking treedt, vervalt de Wet zwerfstroomen en daarmee ook het Besluit zwerfstroomen. Artikel 29 van het Besluit hoofdspoorweginfrastructuur heeft daardoor geen functie meer en kan komen te vervallen.

Onderdeel E

Dit artikel wijzigt, conform het toepassingsbereik van het besluit, de citeertitel van het Besluit spoorweginfrastructuur in Besluit hoofdspoorweginfrastructuur.

Artikel 23

Onderdeel A

De artikelen 2, 4, 5, 6, 7, 12, 23, 26, 32, 37 en 42 van het Besluit spoorverkeer vervallen, omdat zij met de TSI Exploitatie en verkeersleiding in strijd zijn of overbodig geworden zijn. De TSI Exploitatie en verkeersleiding wordt niet als «uitputtend» beschouwd. Bepaalde zaken waar de TSI niets over regelt, maar nationaal wel regels over zijn gesteld, blijven bestaan zolang zij niet strijdig zijn met de TSI.

Onderdeel B

In verband met de wijziging in de volgorde van het Besluit spoorverkeer vervalt een aantal van de paragraafopschriften van dat besluit. Nieuwe paragraafopschriften zijn ingevoegd om de nieuwe clustering van onderwerpen aan te geven.

Onderdeel C

Dit artikel voorziet in de vernummering van een groot aantal artikelen van het Besluit spoorverkeer. Omwille van de duidelijkheid is gekozen om dit in een tabel weer te geven, in plaats van in een reeks wijzigingsartikelen. Met deze tabel zijn uiteraard niet de artikelen te vinden die vervallen, en ook niet de artikelen die nieuw zijn. De artikelen die inhoudelijk niet gewijzigd zijn en slechts op een andere plek zijn komen te staan, worden niet opnieuw toegelicht; de toelichting zoals die voorheen al gold, blijft dan leidend.

Onderdeel D

In dit artikel zijn de begrippen die gelden voor het Besluit en de Regeling spoorverkeer opgenomen. Deze begrippen worden conform de Aanwijzingen voor de regelgeving in alfabetische volgorde geplaatst. Het begrip TSI Exploitatie en verkeersleiding is toegevoegd. Het begrip hogesnelheidsspoorwegsysteem is verwijderd, aangezien de verwijzing naar de richtlijn verouderd is; het hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem worden niet meer in separate TSI's behandeld, maar in één TSI. Op verzoek van de sector is tevens het begrip proefrit nader gedefinieerd in dit artikel. Het begrip spoorwegemplacement is verplaatst naar paragraaf 7.

Onderdeel E

Dit artikel bevat twee taken voor de beheerder, namelijk het uitoefenen van de verkeersleiding over de infrastructuur en het toewijzen van treinnummers, op de wijze zoals is beschreven in de TSI Exploitatie en

verkeersleiding. De verkeersleiding is ook opgenomen in artikel 16, eerste lid, onderdeel c, van de wet; dit artikel is een aanvulling daarop.

Het eerste lid van artikel 2 is opgenomen ter implementatie van de paragrafen 4.2.3.4. (Verkeersleiding), 4.2.3.4.1. (Algemene voorschriften), 4.2.3.4.2. (Treinrapportering), 4.2.3.4.2.1. (Gegevens die vereist zijn voor rapportering over de treinpositie), 4.2.3.4.2.2. (Verwachte overdracht), 4.2.3.4.3. (Gevaarlijke goederen) en 4.2.3.4.4. (Vervoerskwaliteit). Deze paragrafen hebben gemeen dat zij eisen stellen aan de verkeersleiding door de beheerder. Zo moet de beheerder procedures vaststellen om treinen in *real time* te beheren, optimale prestaties van de infrastructuur te waarborgen bij (al dan niet voorziene) vertragingen of ongevallen en in dergelijke gevallen informatie verschaffen aan spoorwegondernemingen. De procedures en middelen die de beheerder hiervoor moet vaststellen en de gegevens die de beheerder beschikbaar moet hebben, staan verwoord in de hiervoor genoemde paragrafen.

Het tweede lid van artikel 2 is opgenomen ter implementatie van paragraaf 4.2.3.2. (Nummer van de trein) van de TSI Exploitatie en verkeersleiding. De beheerder wijst het unieke treinnummer toe bij het toekennen van een treinpad aan een trein. Elke treindienst heeft een treinnummer dat binnen één dag uniek is. Een eenmaal toegekend treinnummer kan niet gewijzigd worden.

Onderdeel F

Het tweede lid van artikel 3 van het Besluit spoorverkeer bevat het verbod om zonder toestemming van de spoorwegonderneming in de bestuurscabine van een trein te zijn. Aan dit verbod wordt het woord «voorafgaande» toegevoegd om te verduidelijken dat de toestemming van de spoorwegonderneming niet achteraf mag worden gegeven, omdat deze bepaling anders niet handhaafbaar is.

Onderdeel G

In het vierde lid van artikel 4 van het Besluit spoorverkeer is het begrip spoorweginfrastructuur vervangen door hoofdspoorweginfrastructuur aangezien dat besluit slechts geldt voor hoofdspoorweginfrastructuur. Het vijfde lid vervalt omdat de verwijzing naar de richtlijn verouderd is.

Onderdelen H, I, J, L, M, O, S, R, T, AA, GG, HH, II en LL

De wijzigingen betreffen juridisch-technische veranderingen in het Besluit spoorverkeer. Het gaat om taalkundige verbeteringen (onderdelen J, L, M, O, en T) dan wel vernummeringen samenhangend met de gewijzigde volgorde van het Besluit spoorverkeer (onderdelen R, S, AA, GG, HH, II en LL) of het vaststellen van een alfabetische volgorde (onderdeel AA). Ook zijn nieuwe paragraafopschriften vastgesteld (onderdelen U, X, Z, DD en JJ). Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om begrippen zoals hoofdspoorwegen en hoofdspoorweginfrastructuur consistent in te voeren (naast het reeds besproken onderdeel G, de onderdelen H en I).

Wat betreft de onderdelen J, L, O en T is aangesloten bij meer hedendaags taalgebruik. Voor wat betreft onderdeel M is aangesloten bij artikel 1 van de wet. Daar staat de definitie van «het gebruik van een hoofdspoorweg» reeds genoemd en dit houdt het met een spoorvoertuig rijden of stilstaan op een hoofdspoorweg in; het begrip «vervoeren» heeft daarnaast geen meerwaarde en kan dus worden vervangen.

Artikel 20 (nieuw) van het Besluit spoorverkeer (onderdeel S) is vrijwel identiek aan artikel 10 (oud) Besluit spoorverkeer. Naast de vernummering is de verwijzing naar artikel 64 van de wet vervallen, aangezien artikel 64 is gewijzigd en niets meer regelt over buitendienststellingen.

Onderdeel K

Het eerste lid van artikel 10 van het Besluit spoorverkeer is nieuw en is opgenomen ter implementatie van paragraaf 4.2.2.5. (Treinsamenstelling) van de TSI. De overige leden van dit artikel waren voorheen opgenomen in artikel 12, eerste tot en met vierde lid, (oud) van het Besluit spoorverkeer.

De spoorwegonderneming stelt treinen samen en stelt hiervoor procedures en voorschriften op die haar personeel dient toe te passen om te waarborgen dat de trein in overeenstemming met het toegewezen pad is, en voldoet aan de eisen in dit besluit, zoals de eisen genoemd in het tweede lid.

De verschillende spoorpartijen werken volgens procedures die in ieder geval de elementen uit paragraaf 4.2.2.5. van de TSI Exploitatie en verkeersleiding bevat. Deze elementen zijn: voertuigen, de trein, gewicht en asbelasting, de maximumsnelheid van de trein en het kinematisch omgrenzingsprofiel.

onderdeel N

Door middel van artikel 36, derde lid, van de wet, is reeds geregeld dat spoorvoertuigen bij indienststelling aan een aantal (toelatings)eisen moeten voldoen, waaronder de eisen over verlichting zoals opgenomen in de paragrafen 4.2.2.1.2. (Voorzijde), 4.2.2.1.3.1. (Sluitseinen reizigerstreinen), 4.2.2.1.3.2. (Sluitseinen goederentreinen voor internationaal verkeer; deels) en 4.2.2.1.3.3. (Sluitseinen goederentreinen die geen grenzen tussen lidstaten overschrijden) van de TSI Exploitatie en verkeersleiding. Naast de toelatingseisen zijn er ook zogenoemde gebruikseisen die in de TSI zijn opgenomen. Eén van die gebruikseisen is dat de verlichting ingeschakeld is en moet branden tijdens het gebruik van een trein op de hoofdspoorweg. Dit is niet geregeld via artikel 36, derde lid, van de wet. De gebruikseisen over verlichting in deze paragrafen zijn daarom geïmplementeerd door middel van artikel 13, eerste lid.

Eén open punt in de TSI Exploitatie en verkeersleiding betreft sluitseinen en reflecterende schilden voor goederentreinen die geen grenzen tussen lidstaten overschrijden. Aan deze treinen worden – door in het artikel geen onderscheid te maken tussen soorten treinen – dezelfde eisen voor sluitseinen gesteld als aan goederentreinen die gebruikt worden voor internationaal verkeer. Tevens is het verschil tussen het conventionele en het hogesnelheidsspoorwegsysteem vervallen.

De eis dat een trein voorzien moet zijn van een toeter, claxon, bel of ander instrument om een geluidssignaal mee af te geven is een eis bij de indienststelling van treinen en is daarom reeds geïmplementeerd door middel van artikel 36, derde lid, van de wet. Artikel 13, tweede lid, dient ter implementatie van paragraaf 4.2.2.2.2. (Bediening) van de TSI en bevat net als het eerste lid een gebruikseis; het instrument moet namelijk niet alleen aanwezig zijn, maar ook altijd bediend kunnen worden.

Artikel 26 (oud) Besluit spoorverkeer stond het gebruik van witte of gele lichten aan de voorzijde toe. De TSI Exploitatie en verkeersleiding staat bij indienststelling van een spoorvoertuig enkel witte verlichting toe.
Niet-TSI-conforme spoorvoertuigen hoeven echter niet al de eisen uit

TSI's te voldoen. Zo hebben treinen waarvan de spoorvoertuigen met verlichting (het eerste en het laatste spoorvoertuig) op grond van artikel 36, tweede lid, geen vergunning voor indienststelling hebben, omdat ze bijvoorbeeld een ouder inzetcertificaat hebben, in de praktijk vaak gele lichten. De uitzondering op de toelatingseisen voor verlichting zijn geregeld via artikel 36, tweede lid, van de wet, of eventueel via een ontheffing op grond van artikel 36, eerste of tiende lid, van de wet. Door middel van artikel 13, derde lid, is vervolgens ook de uitzondering op de gebruikseis opgenomen. Een spoorvoertuig dat is voorzien van gele lichten (toelatingseis), kan tijdens het gebruik van hoofdspoorwegen immers enkel geel stralende verlichting voeren (gebruikseis).

Onderdeel P

Dit artikel is opgenomen ter implementatie van de paragrafen 4.2.3.3.1. (Controles en testen voorafgaand aan het vertrek) en 4.2.2.7.1. (Rijvaardigheidsborging, algemene voorschriften) van de TSI. Spoorwegondernemingen moeten ingevolge deze paragrafen procedures vaststellen om te waarborgen dat een vertrek veilig kan verlopen. Deze procedures omvatten in elk geval het functioneren van de veiligheidsapparatuur en de controles en testen om te waarborgen dat elk vertrek van een trein veilig verloopt. Tot de veiligheidsapparatuur behoort in elk geval: de apparatuur in de cabine en de technische ruimte, waaronder de dodemansinstallatie, de tyfoon, front- en sluitseinen, GSM-R, ATB, deuren, draaistellen en reminstallatie. Deze procedures bevatten minimaal de in artikel 2 (oud), tweede lid, van het Besluit spoorverkeer opgenomen onderwerpen, waaronder een periodieke controle van de inventaris die voor de veiligheid van belang is, een periodieke controle van een functietest van apparatuur in de cabine, een periodieke controle van de verzegelingen van apparatuur in de cabine en in de technische ruimten, en een periodieke visuele inspectie aan de buitenzijde van het spoorvoertuig van de mechanische onderdelen en de deuren. Voor de implementatie van de TSI Exploitatie en verkeersleiding was in dat artikel namelijk voorschreven dat er een onderzoek voorafgaand aan het vertrek gedaan moest worden, evenals de onderwerpen die in dat onderzoek tenminste aan bod moesten komen. Het betreft de reminrichting, de koppeling van de afzonderlijke voertuigen, de elektrische verbinding tussen de afzonderlijke voertuigen, de verlichting, het functioneren van de toegangsdeuren van voertuigen bestemd voor het vervoer van personen en de belading van voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen. Onder «vertrek» wordt verstaan: het moment waarop een trein bij aanvang van een treindienst wordt ingezet. Dat wil zeggen dat deze controles niet bij ieder «vertrek» na een tussenstop op een station hoeven te worden uitgevoerd.

Het derde en vierde lid van artikel 15 (nieuw) waren voorheen opgenomen in artikel 6, derde en vierde lid, van het Besluit spoorverkeer. Dit betreft nationaal recht aanvullend op de TSI. Deze leden zijn iets ruimer geformuleerd, aangezien de spoorwegonderneming zelf de procedures vaststelt en dus ook vaststelt welke proeven, onderzoeken en dergelijke worden gedaan bij wisseling van de bestuurder of bij wijziging van de samenstelling van een trein.

Het derde lid van artikel 2 (oud) bevatte een verplichting voor het herstellen van gebreken. Dit lid is verwijderd, aangezien als gevolg van implementatie de spoorwegonderneming de procedures vaststelt. Hetzelfde geldt voor het zesde lid (oud) van dat artikel. Hiermee is ook de grondslag voor de artikelen 2 tot en met 5 van de Regeling spoorverkeer vervallen. Om dezelfde reden is het vierde lid van artikel 2 (oud) verwijderd. Overigens zijn deze verwijderde specifieke communicatieverplichtingen in algemene zin vervat in de nieuwe artikelen 23 en 25. In

verband met de handhaafbaarheid van dit artikel blijft het vijfde lid van artikel twee (oud) gehandhaafd.

Dit artikel geldt ook voor treinbewegingen op spoorwegemplacementen, waardoor het verkeer op spoorwegemplacementen geen uitzondering meer is, zoals voorheen in artikel 30 (oud) Besluit spoorverkeer geregeld was. De inhoud en frequenties van procedures kunnen verschillend zijn voor spoorvoertuigen die slechts op spoorwegemplacementen rijden en treinen die op de rest van de hoofdspoorwegen rijden.

Onderdeel Q

Artikel 17 van het Besluit spoorverkeer dient ter implementatie van de paragrafen 4.2.2.4.1. (Veiligheid van lading) en 4.2.2.4.2. (Veiligheid van reizigers) van de TSI Exploitatie en verkeersleiding. Deze twee paragrafen bevatten algemene doelvoorschriften voor de veiligheid van enerzijds de lading in goederentreinen en anderzijds van de reizigers in personentreinen. De verantwoordelijkheid voor het veilig beladen (in geval van goederen) en het veilig verloop (in geval van reizigers) ligt bij de spoorwegonderneming.

Het tweede lid van artikel 17 was reeds opgenomen in artikel 11 (oud) Besluit spoorverkeer en blijft gehandhaafd.

Onderdeel R

Aan artikel 19 van het Besluit spoorverkeer wordt een lid toegevoegd ter implementatie van paragraaf 4.2.2.6.2. (Remprestaties) van de TSI Exploitatie en verkeersleiding. Het betreft een algemene zorgplicht voor de spoorwegonderneming om zorg te dragen voor voldoende remvermogen bij iedere trein. Artikel 19 wordt nader uitgewerkt in een ministeriële regeling.

Onderdeel V

Artikel 23 van het Besluit spoorverkeer is opgenomen ter implementatie van de paragrafen 4.2.1.2. (Documentatie voor treinbestuurders), 4.2.1.2.1. (Handboek machinist), 4.2.1.2.2. (Beschrijving van de te berijden lijn en relevante baanapparatuur), 4.2.1.2.2.1. (Opstelling van de routebeschrijving), 4.2.1.2.2.2. (Wijziging van in de routebeschrijving opgenomen informatie), 4.2.1.2.2.3. (In real time informeren van machinisten), 4.2.1.2.3. (Dienstregelingen), 4.2.1.2.4. (Rollend materieel), 4.2.1.3. (Documentatie voor niet-rijdend personeel van spoorwegondernemingen) en de aanhangsels A (ERTMS/ETCS-exploitatievoorschriften), B (Overige voorschriften voor een coherent gebruik) en C (Methode voor de communicatie van veiligheidsberichten) van de TSI Exploitatie en verkeersleiding. De bedoelde informatie in dit artikel omvat de manier waarop deze informatie wordt aangeleverd (bijvoorbeeld het handboek machinist, handboek conducteur en de routestaat c.q. -beschrijving et cetera).

Artikel 23 regelt de informatieverplichtingen van de beheerder en de spoorwegonderneming aan bestuurders en ander personeel in dienst van de spoorwegonderneming en borduurt voor op het voormalige artikel 37 van het Besluit spoorverkeer. De TSI Exploitatie en verkeersleiding hanteert de term «in real time». Dit is vertaald naar «tijdig» in het Besluit spoorverkeer. Het spreekt voor zich dat de informatie die, voordat de bestuurder (en eventueel ander personeel) aan zijn dienst begint, aan de bestuurder (en eventueel ander personeel) bekend moet zijn gemaakt. Daarnaast moet informatie die gedurende de dienst van de bestuurder (en eventueel ander personeel) bekend wordt, zo spoedig mogelijk aan de

bestuurder (en eventueel ander personeel) tijdens zijn dienst bekend moet worden gemaakt.

Artikel 24 van het Besluit spoorverkeer borduurt voort op artikel 37 (oud) van dat besluit, met dien verstande dat de artikelnummers zijn aangepast aan de vernummering door het onderhavige besluit en aan de TSI. Artikel 24 dient hiermee ter implementatie van de paragrafen 4.2.1.4. (Documentatie voor de treindienstleiding van de infrastructuurbeheerder), 4.2.1.5. (Communicatie van veiligheidsberichten tussen treinpersoneel, ander personeel van de spoorwegonderneming en de treindienstleiding) en aanhangsel C (Methode voor de communicatie van veiligheidsberichten) van de TSI.

Onderdeel W

Dit artikel borduurt voort op artikel 8 (oud) Besluit spoorverkeer. Tevens dient dit artikel ter implementatie van de paragrafen 4.2.2.6.2. (Remprestaties), 4.2.2.7.1. (Algemeen voorschrift), 4.2.2.7.2. (Vereiste gegevens), 4.2.3.3.2. (De infrastructuurbeheerder in kennis stellen van de bedrijfsvaardigheid van de trein), 4.8.1. (Infrastructuur), 4.8.2. (Rollend materieel) en de aanhangsels D (Aan de spoorwegonderneming beschikbaar te stellen informatie betreffende de route(s) die zij wenst te exploiteren) en T (Remprestaties) van de TSI Exploitatie en verkeersleiding. Naast de informatieverplichting van de beheerder aan de spoorwegonderneming (waaronder de informatie ook omtrent de hoofdspoorweginfrastructuur zoals voorheen vervat in artikel 8 van dit besluit) is er ook een informatieverplichting van de spoorwegonderneming aan de beheerder opgenomen. Het is van belang voor de veiligheid op het spoor dat naast de informatieverplichting van de beheerder aan de bestuurder en het overige treinpersoneel, de spoorwegonderneming aan de bestuurder en het overige personeel, zoals opgenomen artikel 23 van het Besluit spoorverkeer, ook de informatie van de beheerder en de spoorwegondernemingen tijdig aan elkaar wordt verstrekt. Deze informatieoverdracht en «het elkaar tijdig informeren» dient ook zeker te gebeuren bij onregelmatigheden en incidenten.

Het tweede lid bevat een verbod om een trein te laten vertrekken als de gegevens de beheerder nodig heeft voor een veilig en efficiënt vertrek, niet aan hem zijn verstrekt. Bedoeld zijn de gegevens in paragraaf 4.2.2.7.2. van de TSI.

Onderdeel Y

Dit artikel implementeert in artikel 26 van het Besluit spoorverkeer de paragrafen die het registreren en uitwisselen van gegevens tussen de beheerder, de spoorwegonderneming en de bestuurder van een trein regelen. Het gaat om de paragrafen 4.2.3.5. eerste zeven liggende streepjes (Vastleggen van gegevens), 4.2.3.5.1. (Registratie van gegevens buiten de trein), 4.2.3.5.2. (Registratie van gegevens op de trein), 4.2.3.6.1. (Waarschuwen van andere gebruikers bij gestoord bedrijf), 4.2.3.6.2. (Waarschuwen van machinisten bij gestoord bedrijf), 4.2.3.6.3. (Noodvoorzieningen bij gestoord bedrijf), 4.2.3.7. (Beheer van noodsituaties) en 4.2.3.8. (Hulpverlening aan treinpersoneel bij incidenten of ernstige defecten aan rollend materieel). Artikel 23 (oud) Besluit spoorverkeer is geïncorporeerd in artikel 26 en is daarmee komen te vervallen.

Het eerste lid bevat de verplichting voor zowel de spoorwegonderneming als de beheerder om maatregelen en procedures vast te stellen en te publiceren (kenbaar maken), die deze hanteren bij gestoord bedrijf, incidenten et cetera. Dit borduurt voort op artikel 23 eerste lid, zoals dat voor de implementatie van de TSI Exploitatie en verkeersleiding luidde, en

implementeert de paragrafen 4.2.3.6.1. (Waarschuwen van andere gebruikers), 4.2.3.6.3. (Noodvoorzieningen), 4.2.3.7. (Beheer van noodsituaties) en 4.2.3.8. (Hulpverlening aan treinpersoneel bij incidenten of ernstige defecten aan rollend materieel) van die TSI. Net als bij de procedures voor een veilig vertrek, opgenomen in artikel 15 (nieuw) ligt hiermee dus een verantwoordelijkheid bij de spoorwegonderneming en de beheerder.

De beheerder bepaalt en publiceert, in overleg met alle spoorwegondernemingen die zijn infrastructuur gebruiken, de aangrenzende beheerders, lokale overheden en afgevaardigden op hetzij plaatselijk, hetzij nationaal niveau van noodhulpdiensten, passende maatregelen om noodsituaties te beheren en de normale treinenloop op de infrastructuur te herstellen en deze beschikbaar te stellen voor het gebruik ervan. Deze passende maatregelen hebben met name betrekking op: botsingen, treinbranden, evacuatie van treinen, ongevallen in tunnels, incidenten met gevaarlijke goederen en ontsporingen.

Artikel 26, tweede lid, van het Besluit spoorverkeer voorziet in een wettelijke verplichting tot het verzamelen van gegevens, waaronder enkele persoonsgegevens, als bedoeld in artikel 8, onderdeel c, van de Wet bescherming persoonsgegevens. Dit lid dient ter implementatie van de paragrafen 4.2.3.5., de eerste zeven liggende streepjes (Vastleggen van gegevens), 4.2.3.5.1. (Registratie van gegevens buiten de trein), 4.2.3.5.2. (Registratie van gegevens op de trein) van de TSI. De gegevens die door respectievelijk de beheerder en de spoorwegondernemingen geregistreerd moeten worden zijn opgenomen in de laatste twee genoemde paragrafen. De doelen van de registratie zijn genoemd in de eerste drie liggende streepjes van paragraaf 4.2.3.5. van de TSI en de wijze waarop is beschreven in vierde tot en met zevende liggende streepjes van die paragraaf. Opgemerkt wordt dat «prestaties van de bestuurder» niet moet worden opgevat als de prestaties van die persoon als werknemer, maar als het handelen (of niet handelen) vlak voor of net na een incident. De gegevens mogen niet verwerkt worden voor een ander doel dan het voorkomen en evalueren van incidenten.

Voor wat betreft artikel 4.2.3.6.2. (Waarschuwen van machinisten) is de bevoegdheid van de beheerder in het derde lid van dit artikel meer expliciet weergegeven dan in het voormalige artikel 23.

Het derde gedeelte (het achtste en negende liggende streepje) van paragraaf 4.2.3.5. van de TSI stelt dat de eisen ten aanzien van opslag, periodieke evaluatie van en toegang tot de gegevens zijn vervat in de nationale wetgeving van de lidstaat waar de spoorwegonderneming een vergunning heeft dan wel waar de infrastructuur zich bevindt. Deze eisen zijn voor Nederland enerzijds vervat in de Wet bescherming persoonsgegevens (opslag en toegang), anderzijds in de eis dat zowel spoorwegonderneming als beheerder een veiligheidsbeheersysteem hebben dat periodieke evaluatie van allerlei veiligheidsmaatregelen eist, waaronder ook de periodieke evaluatie van de gegevens omtrent incidenten en ongevallen (artikelen 16a, tweede lid en 32, eerste lid, van de wet).

De gegevens die moeten worden verzameld zijn in bepaalde gevallen persoonsgegevens, zoals de communicatie tussen bestuurder en verkeersleiding. Dit betekent dat de kaders van de Wet bescherming persoonsgegevens leidend zijn. Dit houdt onder meer in dat er een gedragscode als bedoeld in artikel 25 van de Wet bescherming persoonsgegevens kan worden opgesteld, dat een melding van geheel of gedeeltelijk geautomatiseerde verwerking van persoonsgegevens als bedoeld in artikel 26 van die wet aan het College bescherming persoonsgegevens wordt gedaan, dat er informatie aan de betrokken persoon moet worden

verschaft, voorafgaand aan het verwerken van de gegevens, als bedoeld in artikel 33 van die wet, en dat de betrokken persoon een aantal rechten heeft, als bedoeld in artikel 35 en verder, van die wet. Het College bescherming persoonsgegevens houdt toezicht op de verwerking van persoonsgegevens als bedoel in artikel 51 van de Wet bescherming persoonsgegevens en verder, en kan bij overtreding overgegaan tot handhaving als bedoeld in de artikelen 65, 66 en 75 van die wet.

Het vierde lid verwijst met betrekking tot het door de spoorbeheerder op te stellen noodplan naar de herschikkingrichtlijn ter realisering van één Europese spoorwegruimte (2012/34/EU).[11] Deze richtlijn heeft met ingang van 15 december 2012 richtlijn 2001/14/EG[12], die in het voormalig artikel 23, vierde lid, genoemd werd, ingetrokken. Implementatie van de nieuwe richtlijn moet op 15 juni 2015 gereed zijn; dit geschiedt in een wetsvoorstel onder meer ter wijziging van de Spoorwegwet.[13] Inhoudelijk komt artikel 26, vierde lid, overeen met het voormalige artikel 23, vierde lid.

Onderdelen AA en BB

In artikel 29 van het Besluit spoorverkeer is een begripsbepaling van spoorwegemplacement toegevoegd. Artikel 30 maakt het mogelijk om bij ministeriële regeling delen van hoofdspoorwegen als spoorwegemplacementen aan te wijzen, zoals eerder opgenomen in artikel 1 van het Besluit spoorverkeer. Conform de Aanwijzingen voor de regelgeving wordt deze bevoegdheid niet langer in de begripsbepaling geregeld.

Onderdeel CC

De verwijzing naar artikel 4 (oud) van het Besluit spoorverkeer is vervallen. Dit artikel is vervangen door algemene verwijzingen inzake communicatieberichten uit de TSI Exploitatie en verkeersleiding, en daardoor niet meer uitgezonderd voor spoorwegemplacementen. Zie hiervoor eveneens de toelichting bij artikel 23, onderdeel P van dit wijzigingsbesluit. De verwijzing naar de artikelen 3 (oud), 26 (oud), 27 (oud) van het Besluit spoorverkeer zijn vernummerd. De verwijzing naar artikel 6 (oud) van het Besluit spoorverkeer is vervallen, omdat artikel 6 in zijn geheel is vervallen en er geen nieuwe vergelijkbare eisen zijn gesteld.

Onderdelen DD en EE

Artikel 32 van het Besluit spoorverkeer is identiek aan artikel 30 (oud) van het Besluit spoorverkeer met uitzondering van de volgende zinsnede die verwijderd is: «bij het gebruik van een hoofdspoorweg uitsluitend binnen een spoorwegemplacement». Deze zinsnede is verwijderd, omdat in de definitie van rangeren (zoals opgenomen in artikel 29 van het Besluit spoorverkeer) al besloten zit dat dit enkel binnen een spoorwegemplacement gebeurt; daarnaast zit in het toepassingsbereik van het Besluit spoorverkeer al besloten dat het om gebruik van een hoofdspoorweg gaat.

---

[11] Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343).

[12] Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (PbEG 2001, L 75).

[13] Wijziging van de Spoorwegwet en enige andere wetten in verband met de implementatie van richtlijn 2012/34/EU van het Europees parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343/32) (Kamerstukken II 2014/15, 33 965, nr. 2).

Artikel 34 is identiek aan artikel 32 (oud) van het Besluit spoorverkeer met één uitzondering: met dezelfde argumentatie als bij artikel 32 is de zinsnede «op een hoofdspoorweg binnen een spoorwegemplacement» verwijderd.

De tekst in het eerste lid noemt «ten minste een brandend wit licht». Het spreekt voor zich dat daar moet gelezen worden «ten minste één brandend wit licht»; andere kleuren lichten zijn niet toegestaan.

Onderdeel JJ

Artikel 39 van het Besluit spoorverkeer is identiek aan artikel 41 (oud) van dat besluit met dien verstande dat de artikelnummers zijn aangepast aan de vernummering van de artikelen van het Besluit spoorverkeer. Tevens is de verwijzing naar artikel 39 (oud) vervallen, aangezien het artikel 39 (oud) in zijn geheel is vervallen.

Artikel 40 (nieuw) is opgenomen ter vervanging van artikel 41a (oud) van het Besluit spoorverkeer. De artikelen 4 (oud), 5 (oud), 6 (oud), 7 (oud), 21 (oud), 23 (oud) met uitzondering van het vierde lid, 24 (oud) en 37 (oud) zijn vervallen en dus niet meer opgenomen in dit artikel. Artikel 23, vierde lid (oud) is opgenomen in artikel 26 (nieuw) van het Besluit spoorverkeer.

De artikelen 3 (oud), 8 (oud), 8a (oud), 9 (oud), 10 (oud), 11, tweede lid (oud), 12 (oud), 13 tot en met 16 (oud), 18 (oud), 19 (oud), 21 (oud) 22 (oud), 23, vierde lid (oud), 25 (oud), 27 (oud), 30 (oud), 31 (oud), 34 tot en met 36 (oud) en 40 (oud) zijn vernummerd.

Naast bovengenoemde reeds bestaande, maar veelal vernummerde artikelen zijn er ook nieuwe artikelen opgenomen in het Besluit spoorverkeer. Een aantal van deze artikelen is eveneens bestuurlijk beboetbaar gesteld. Tevens is er ook een aantal reeds bestaande artikelen bestuurlijk beboetbaar gesteld. Het betreft de volgende artikelen. Artikel 10, eerste lid, is beboetbaar gesteld. Niet zozeer vanwege de samenstelling van treinen door de spoorwegondernemingen, maar vanwege het niet hebben van voorschriften en procedures. Artikel 13 is ook beboetbaar gesteld ook al was artikel 26 (oud) niet beboetbaar. Het veilig verloop van treinverkeer staat voorop en het voeren van verlichting is daar onderdeel van. Artikel 15, eerste lid, is beboetbaar gesteld, omdat dat in lijn is met de eerdere opmerking dat artikel 10, eerste lid, -ook handelend over het vaststellen van procedures- eveneens beboetbaar is. Artikel 17, eerste lid, is beboetbaar gesteld, omdat dit de basis betreft van het vervoer van personen en goederen over spoorwegen. Dit hangt samen met de algehele veiligheid van spoorwegen en het vervoer hierover van goederen en personen. Artikel 24 is beboetbaar gesteld, omdat ingevolge de veiligheid op de spoorwegen het van het grootste belang is dat de spoorwegondernemingen, de beheerder en hun personeel dezelfde soort communicatie met elkaar voeren en dat de beheerder aangeeft in een document hoe deze documentatie wordt gevoerd.

Het eerste, derde, vierde en vijfde lid van artikel 26 zijn eveneens beboetbaar gesteld, omdat deze leden de bestaande situatie (melding, noodplan en aanwijzing) handhaven. Het eerste lid is toegevoegd, omdat verantwoordelijkheden bij spoorwegondernemingen zelf komt te liggen. De regering schrijft minder voor en laat het vaststellen van procedures en het hanteren ervan aan deze spoorwegondernemingen over. Daar staat tegenover dat wanneer dit niet gebeurt dat bestuurlijk beboetbaar is.

Van de nieuwe artikelen in het Besluit spoorverkeer worden de artikelen 2 en 23 niet beboetbaar gesteld. Artikel 2 wordt niet beboetbaar gesteld, omdat in de Spoorwegwet de verkeersleiding ook niet beboetbaar is gesteld. En het toewijzen van treinnummers gebeurt automatisch.

Onderdeel MM

Vanwege de herschikking van het Besluit spoorverkeer door middel van artikel 24 van dit besluit, is een zogenoemde omhangbepaling opgenomen. Zo is duidelijk wat de vernummerde en nieuwe grondslagen voor de Regeling spoorverkeer zijn.

Aangezien de TSI Exploitatie en verkeersleiding regelmatig, bijna jaarlijks, wijzigt, is een artikel opgenomen dat vanaf de datum van inwerkingtreding van een wijziging van deze TSI leidend is, waardoor deze wijzigingen automatisch doorwerken in de betreffende bepalingen.

Artikel 24

Onderdeel A

Artikel 1 van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 is aangepast om te verwijzen naar de meest recent gepubliceerde versie van de TSI exploitatie en verkeersleiding.

Onderdeel B

Dit artikel wijzigt, conform het toepassingsbereik van het Besluit spoorwegpersoneel 2011, «sporen» in hoofdspoorwegen. In het eerste lid worden de begrippen hoofdspoorwegen en hoofdspoorweginfrastructuur consistent doorgevoerd, waarmee het lid beter aansluit op vergelijkbare passages in de wet.

Onderdeel C

Zoals in het algemeen deel van de toelichting over de wijziging in het Besluit spoorverkeer ter implementatie van de TSI wordt uitgelegd, is gekozen om ook in het Besluit spoorwegpersoneel 2011 generiek te verwijzen naar de normen uit de TSI. Het gaat in dit artikel om de gestelde eisen ten aanzien van de algemene kennis, bekwaamheid en ervaring van de veiligheidsfunctie van rangeerder, wagencontroleur, treindienstleider volledige/minimale bevoegdheid, corresponderend met paragraaf 4.6. (Beroepskwalificaties) en aanhangsels J (Minimumvereisten inzake beroepskwalificaties van treinbegeleidingspersoneel) en L (Minimumeisen ten aanzien van de beroepskwalificaties van het personeel dat de treinen vertreksklaar maakt) van de TSI.

Onderdeel D

Net als artikel 6 van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 vervallen in artikel 8 van dat besluit de specifieke verwijzingen. In dit artikel zijn de kennis van mondelinge en digitale communicatie als bedoeld in aanhangsels A (ERTMS/ETCS-exploitatievoorschriften) en C (Methode voor de communicatie van veiligheidsberichten) van de TSI bedoeld.

Onderdeel E

Net als in artikel 6 van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 vervalt met deze wijziging in artikel 9 de specifieke verwijzingen naar paragraaf 4.7 van de TSI.

Onderdeel F

De wijziging van artikel 23 van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 *betreft* een taalkundige aanpassing, zodat in zowel het Besluit spoorverkeer als in het Besluit spoorwegpersoneel 2011 de TSI Exploitatie en verkeersleiding op dezelfde wijze wordt aangehaald.

Artikel 25

Artikel 4 van het Vrijstellingenbesluit Winkeltijdenwet is zo aangepast dat ook na inwerkingtreding van de wet tweede tranche verwezen wordt naar het juiste lid van artikel 26 van de wet.

Hoofdstuk 7. Overgangsrecht

Artikelen 26 en 27

De artikelen 26 en 27 zijn overgangsbepalingen voor bijzondere spoorwegen. Bepaalde rechten, ontheffingen of andere zaken die goedgekeurd of geldig waren onder het Reglement op de raccordementen (hierna: het Rracc), het Reglement dienst Hoofd- en Lokaalspoorwegen (hierna: RDHL) en de Locaalspoor- en tramwegwet blijven geldig voor zover ze dat waren op grond van die regelgeving, maar krijgen een andere grondslag.

Op grond van de artikelen 4 van het Rracc, 54 van het RDHL en 2 van de Lokaalspoor- en tramwegwet kon in een beschikking/concessie van de Minister de maximale toegestane snelheid op bijzondere spoorwegen hoger of lager dan de regelgeving voorgeschreven snelheid worden vastgesteld. Het eerste lid van artikel 26 regelt dat de beschikkingen die geldig zijn op de datum van inwerkintreding van dit besluit blijven gelden, met als nieuwe grondslag artikel 8, tweede (hogere snelheid), respectievelijk derde lid (lagere snelheid).

Artikel 14, derde lid, van de Lokaalspoor- en tramwegwet en artikel 15 van het RDHL bevatten een ontheffing respectievelijk een vergunning voor het uitvoeren van activiteiten binnen het zogenoemde omgevingsregime van deze spoorwegen. Artikel 27 regelt dat deze ontheffingen en vergunningen, voor zover ze nog geldig zijn, blijven gelden op grond van artikel 11, tweede lid van dit besluit, waarin ook is geregeld dat de Minister ontheffingen kon geven van het verbod om activiteiten naast, boven, onder enzovoorts van een bijzondere spoorweg uit te oefenen.

Hoofdstuk 8. Slotbepalingen

Artikel 28

Zie hoofdstuk 8 van de nota van toelichting bij dit besluit.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

Bijlage: Transponeringstabellen TSI Exploitatie en verkeersleiding

Transponeringstabel bij Besluit van de Commissie van 14 november 2012 betreffende de specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Beschikking 2007/756/EG (2012/757/EU)

Besluit

Artikel	Implementatie	Beleidsruimte	Invulling beleidsruimte
1 tot en met 8	Implementatie is niet nodig; de artikelen bevatten geen inhoudelijke normen.		

Bijlage

Paragraaf	Implementatie	Beleidsruimte	Invulling beleidsruimte
1.	Implementatie is niet nodig; het artikel betreft een inleiding.		
1.1.	Implementatie is niet nodig; het artikel betreft het toepassingsgebied.		
1.2.	Implementatie is niet nodig; het artikel betreft het toepassingsgebied.		
1.3.	Implementatie is niet nodig; het artikel betreft een inhoudsopgave.		
2.	Implementatie is niet nodig; het artikel betreft een beschrijving van het subsysteem.		
2.1.	Implementatie is niet nodig; het artikel betreft een beschrijving van het subsysteem.		
2.2.	Implementatie is niet nodig; het artikel betreft het toepassingsgebied.		
2.2.1.	Geïmplementeerd in artikel 7 jo. 6 en artikel 10 jo. 9, BSP 2011		
2.2.2.	Aparte implementatie is niet nodig; door implementatie van de normen uit hoofdstuk 4 zijn de principes reeds geïmplementeerd.		
2.2.3.	Implementatie is niet nodig; de tekst is beschrijvend.		
3.	Implementatie is niet nodig; het betreft slechts een titel.		
3.1.	Implementatie is niet nodig; dit is reeds geïmplementeerd in artikel 47, derde lid, Spoorwegwet.		
3.2.	Implementatie is niet nodig; artikel betreft een overzicht van de essentiële eisen.		
4.	Implementatie is niet nodig; het betreft slechts een titel.		
4.1.	Implementatie is niet nodig; het betreft een inleiding.		
4.2	Implementatie is niet nodig; het artikel is beschrijvend.		
4.2.1.	Implementatie is niet nodig; want betreft slechts een titel.		
4.2.1.1.	Implementatie is niet nodig; het artikel is beschrijvend.		
4.2.1.2.	Geïmplementeerd in artikel 23, tweede lid, BSV.		
4.2.1.2.1.	Geïmplementeerd in artikel 23, tweede lid, BSV.		

Paragraaf	Implementatie	Beleidsruimte	Invulling beleidsruimte
4.2.1.2.2.	Geïmplementeerd in artikel 23, tweede lid, BSV.		
4.2.1.2.2.1.	Geïmplementeerd in artikel 23, tweede lid, BSV.		
4.2.1.2.2.2.	Geïmplementeerd in artikel 23, tweede lid, BSV.		
4.2.1.2.2.3.	Geïmplementeerd in artikel 23, eerste lid, BSV.		
4.2.1.2.3.	Geïmplementeerd in artikel 23, tweede lid, BSV.		
4.2.1.2.4.	Geïmplementeerd in artikel 23, tweede lid, BSV.		
4.2.1.3.	Geïmplementeerd in artikel 23, tweede lid, BSV.		
4.2.1.4.	Geïmplementeerd in artikel 24, tweede lid, BSV.		
4.2.1.5.	Geïmplementeerd in artikel 24, eerste lid, BSV.		
4.2.2.	Implementatie is niet nodig; het betreft slechts een titel.		
4.2.2.1.	Implementatie is niet nodig; het betreft slechts een titel.		
4.2.2.1.1. tot en met 4.2.2.1.3.3.	Geïmplementeerd in artikel 13 BSV en voor wat betreft de toelatingseisen reeds geïmplementeerd door middel van artikel 36, derde lid, Spoorwegwet.	Ja, in paragraaf 4.2.2.1.3.3.	De eisen voor goederentreinen die geen grenzen tussen lidstaten overschrijden zijn gelijk aan de eisen aan goederentreinen voor internationaal verkeer.
4.2.2.2.	Implementatie is niet nodig; het betreft slechts een titel.		
4.2.2.2.1.	Implementatie is niet nodig; deze toelatingseis wordt reeds op grond van artikel 36, derde lid, onderdeel a, Spoorwegwet.		
4.2.2.2.2.	Geïmplementeerd in artikel 13 BSV.		
4.2.2.3.	Implementatie is niet nodig; deze toelatingseis wordt reeds op grond van artikel 36, derde lid, onderdeel a.		
4.2.2.4.	Implementatie is niet nodig; het betreft slechts een titel.		
4.2.2.4.1.	Geïmplementeerd in artikel 17, eerste lid, BSV.		
4.2.2.4.2.	Geïmplementeerd in artikel 17, eerste lid, BSV.		
4.2.2.5.	Geïmplementeerd in artikel 10, eerste lid, BSV.		
4.2.2.6.	Implementatie is niet nodig; het betreft slechts een titel.		
4.2.2.6.1., 1e alinea	Wordt nog geïmplementeerd in een ministeriële regeling.		
4.2.2.6.1., 2e alinea	Wordt nog geïmplementeerd in een ministeriële regeling.		
4.2.2.6.2., eerste alinea	Geïmplementeerd in artikel 25 BSV.		
4.2.2.6.2., tweede alinea	Geïmplementeerd in artikel 19, tweede lid, BSV.		
4.2.2.6.2., derde alinea	Implementatie is niet nodig; deze toelatingseis is reeds geïmplementeerd in artikel 16a, tweede lid, Spoorwegwet voor beheerder en in artikel 32, eerste lid, Spoorwegwet voor spoorwegonderneming.		
4.2.2.7.	Implementatie is niet nodig; het betreft slechts een titel.		
4.2.2.7.1.	Geïmplementeerd in artikel 15, eerste lid en artikel 25 BSV.		

Paragraaf	Implementatie	Beleidsruimte	Invulling beleidsruimte
4.2.2.7.2.	Geïmplementeerd in artikel 25 BSV.		
4.2.2.8.	Wordt nog geïmplementeerd in een ministeriële regeling		
4.2.2.9.	Implementatie is niet nodig; deze toelatingseis wordt reeds op grond van artikel 36, derde lid, onderdeel a.		
4.2.3.	Implementatie is niet nodig; het betreft slechts een titel.		
4.2.3.1.	Implementatie is niet nodig; het is slechts beschrijvend.		
4.2.3.2.	Geïmplementeerd in artikel 2, tweede lid, BSV.		
4.2.3.2.1	Implementatie is niet nodig, het is slechts beschrijvend.		
4.2.3.3.	Implementatie is niet nodig; want betreft slechts een titel.		
4.2.3.3.1.	Geïmplementeerd in artikel 15, eerste lid, BSV.		
4.2.3.3.2.	Geïmplementeerd in artikel 25 BSV.		
4.2.3.4.	Implementatie is niet nodig; het betreft slechts een titel.		
4.2.3.4.1.	Geïmplementeerd in artikel 2, eerste lid BSV.		
4.2.3.4.2.	Implementatie is niet nodig; het betreft slechts een titel.		
4.2.3.4.2.1.	Geïmplementeerd in artikel 2, eerste lid, BSV.		
4.2.3.4.2.2.	Geïmplementeerd in artikel 2, eerste lid, BSV.		
4.2.3.4.3.	Geïmplementeerd in artikel 2, eerste lid, BSV.		
4.2.3.4.4.	Geïmplementeerd in artikel 2, eerste lid, BSV.		
4.2.3.5.	Behoeft geen implementatie, reeds geïmplementeerd in de Wet bescherming persoonsgegevens en de artikelen 16, tweede lid, en 32 Spoorwegwet.		
4.2.3.5.1.	Geïmplementeerd in artikel 26, eerste lid, BSV.		
4.2.3.5.2.	Geïmplementeerd in artikel 26, eerste lid, BSV.		
4.2.3.6.	Implementatie is niet nodig; het betreft slechts een titel.		
4.2.3.6.1.	Geïmplementeerd in artikel 26, eerste lid BSV.		
4.2.3.6.2.	Geïmplementeerd in artikel 26, derde lid BSV.		
4.2.3.6.3.	Geïmplementeerd in artikel 26, eerste lid BSV.		
4.2.3.7.	Geïmplementeerd in artikel 26, eerste lid BSV.		
4.2.3.8.	Geïmplementeerd in artikel 26, eerste lid BSV.		
4.3.	Implementatie is niet nodig; het is slechts beschrijvend.		
4.3.1.	Implementatie is niet nodig; het is slechts beschrijvend.		
4.3.2.	Implementatie is niet nodig; het is slechts beschrijvend.		
4.3.3.	Implementatie is niet nodig; het betreft slechts een titel.		
4.3.3.1.	Implementatie is niet nodig; het is slechts beschrijvend.		
4.3.3.2.	Implementatie is niet nodig; het is slechts beschrijvend.		
4.3.4.	Implementatie is niet nodig; het is slechts beschrijvend.		

Paragraaf	Implementatie	Beleidsruimte	Invulling beleidsruimte
4.4.	Wordt geïmplementeerd in de RSV.		
4.6.	Implementatie is niet nodig; het is slechts beschrijvend.		
4.6.1. tot en met 4.6.3.2.3.3.	Geïmplementeerd in artikel 6, tweede lid, BSP 2011.		
4.7. tot en met 4.7.5.3.	Geïmplementeerd in artikel 9, derde lid, onderdeel b, BSP 2011.		
4.8.	Implementatie is niet nodig; het is slechts beschrijvend.		
4.8.1.	Geïmplementeerd in artikel 25 BSV.		
4.8.2.	Geïmplementeerd in artikel 25 BSV.		
5.	Implementatie is niet nodig; het betreft slechts een titel.		
5.1.	Implementatie is niet nodig; het is slechts beschrijvend.		
5.2.	Implementatie is niet nodig; het is slechts beschrijvend.		
6.	Implementatie is niet nodig; het betreft slechts een titel.		
6.1.	Implementatie is niet nodig; het is slechts beschrijvend.		
6.2.	Implementatie is niet nodig; het betreft slechts een titel.		
6.2.1.	Implementatie is niet nodig; het is slechts beschrijvend.		
7.	Implementatie is niet nodig; het betreft slechts een titel.		
7.1.	Implementatie is niet nodig; het is slechts beschrijvend.		
7.2.	Implementatie is niet nodig; het is slechts beschrijvend.		
7.3.	Implementatie is niet nodig; het betreft slechts een titel.		
7.3.1.	Implementatie is niet nodig; het is slechts beschrijvend.		
7.3.2.	Implementatie is niet nodig; het betreft slechts een titel.		
7.3.2.1.	Implementatie is niet nodig; het is slechts beschrijvend.		
7.3.2.2.	Implementatie is niet nodig; het is slechts beschrijvend.		
Aanh. A.	Implementatie is niet nodig; het is slechts beschrijvend.		
Aanh. B.	Implementatie is niet nodig; het is slechts beschrijvend.		
Aanh. C.	Geïmplementeerd in artikel 23, tweede lid, en artikel 24 BSV en artikel 8, vierde lid, onderdeel d, BSP 2011.		
Aanh. D.	Geïmplementeerd in artikel 25 BSV.		
Aanh. E.	Implementatie is niet nodig; het is slechts beschrijvend.		
Aanh. F	Implementatie is niet nodig; het aanhangsel is niet ingevuld.		
Aanh. G.	Implementatie is niet nodig; het aanhangsel is niet ingevuld.		
Aanh. H.	Implementatie is niet nodig; het aanhangsel is niet ingevuld.		
Aanh. I.	Implementatie is niet nodig; het aanhangsel is niet ingevuld.		
Aanh. J.	Implementatie is niet nodig; is reeds geïmplementeerd in artikel 6, tweede lid, BSP 2011.		
Aanh. K.	Implementatie is niet nodig; het aanhangsel is niet ingevuld.		

Paragraaf	Implementatie	Beleidsruimte	Invulling beleidsruimte
Aanh. L.	Implementatie is niet nodig; is reeds geïmplementeerd in artikel 6, tweede lid, BSP 2011.		
Aanh. M.	Implementatie is niet nodig; het aanhangsel is niet ingevuld.		
Aanh. N.	Implementatie is niet nodig; het aanhangsel is niet ingevuld.		
Aanh. O.	Implementatie is niet nodig; het aanhangsel is niet ingevuld.		
Aanh. P.	Implementatie is niet nodig; het aanhangsel is vervallen.		
Aanh. Q.	Implementatie is niet nodig; het aanhangsel is niet ingevuld.		
Aanh. R.	Implementatie is niet nodig; het aanhangsel is niet ingevuld.		
Aanh. S.	Implementatie is niet nodig; het aanhangsel is niet ingevuld.		
Aanh. T.	Geïmplementeerd in artikel 25 BSV.		
Aanh. U.	Implementatie is niet nodig; betreft slechts een lijst met open punten.		
Aanh. V.	Implementatie is niet nodig; het aanhangsel is niet ingevuld.		
Aanh. W.	Implementatie is niet nodig; het aanhangsel bevat een verklarende woordenlijst.		
Bijl. II	Implementatie is niet nodig; de bijlage bevat wijzigingsbepalingen.		

BSV = Besluit spoorverkeer
RSV = Regeling spoorverkeer
BSP 2011 = Besluit spoorwegpersoneel 2011